

TYGODNIK • 6.06.1976

CENA 3 ZŁ

**23**  
1300

# SKRZYDLATA POLSKA







## POLSKO-TAJLANDZKA UMOWA LOTNICZA

19 maja br. podpisano została w Warszawie umowa między Polską a Tajlandią o komunikacji lotniczej między obu krajami oraz o transporcie przez ich terytoria. Umowa stwarza warunki dla przewożonego w przyszłości rozwoju sieci połączeń PLL LOT w kierunku Dalekiego Wschodu i Australii.

## REKLAMOWY RAJD POLSKIEGO „OGARA”

Przedsiębiorstwo Handlu Zagranicznego PEZETEL zorganizowało przelot reklamowo-handlowy polskiego motoszybowca SZD-45 „Ogar” do Szwecji i Finlandii. „Ogar”, z załogą inżynierów-pilotów — Jerzym Popielem i Jerzym Śmiełkiewiczem, odbył 1400 kilometrowy przelot z Bielska przez Słupsk, Bornholm, Malmö, Norrköping do Eskilstuna w Szwecji, w ciągu 14 godzin z przeciętną prędkością ok. 100 km/h, przy czym przelot nad Bałtykiem odbywał się w trudnych warunkach na wysokości ok. 900 m.

Jerzy Popiel wykonał kilka lotów pokazowych w aeroklubach Eskilstuna, Malmö i w Sztokholmie. Ze Szwecji polski „Ogar” poleciał do Ryskälä w Finlandii, gdzie weźmie udział w wystawie i pokazach w czerwcowych szybowcowych mistrzostwach świata.

## 2000 SKOKÓW STEFANA CHMURY

Instruktor spadochronowy, wieloletni szef wyszkolenia spadochronowego Aeroklubu Podkarpackiego — Centrum Wyszakolenia Spadochronowego w Krośnie, Stefan Chmura, wykonał 21 kwietnia br. swój 2000-ny skok ze spadochronem.

Gratulujemy.

## ROZBUDOWA KRAKOWSKIEGO PORTU LOTNICZEGO

Władze Krakowa wspólnie z Zarządem Ruchu Lotniczego i Lotnisk Komunikacyjnych zleciły Miejskiemu Biuru Projektów w Krakowie opracowanie projektu modernizacji i rozbudowy krakowskiego portu lotniczego w Balicach. Projekt taki przedstawiła niedawno mgr inż. arch. Mima Kerecka. Zyskał on akceptację zleceniodawców i obecnie prowadzone są na ten temat konsultacje i rozmowy w Ministerstwie Komunikacji.

Projekt nowego portu lotniczego w Balicach przewiduje m.in. wybudowanie nowego elektrycznego dworca lotniczego na lotnisku, przy zachowaniu i wykorzystaniu istniejących już na nim obiektów i budyn-

## ST. KLUK I J. CENTKA SZYBOWCOWYMI MISTRZAMI POLSKI

### H. MUSZCZYŃSKI — zwycięzcą w klasie międzynarodowej

XXI (XXX) Szybowcowe Mistrzostwa Polski odbyły się w Lesznie, w dniach 9–23 maja 1976 r. Na starcie klasy otwartej (szybowce „Jantar-1”) stanęło 18 pilotów, w klasie standard latała (na „Cobrach-15”) 24 pilotów, a w klasie międzynarodowej — 7 zawodników. W klasie otwartej i międzynarodowej rozegrano 8 konkurencji, w tym trójkąt 607 km, który ukończyło łącznie 14 pilotów. W klasie standard zaliczono 7 konkurencji.

Mistrzem Polski w klasie otwartej został Stanisław Kluk (Stalowa Wola) — 7829 pkt. Tytuły wicemistrzowskie wywalczyli piloci Aeroklubu Warszawskiego — Mirosław Królkowski (7711 pkt.) i Jan Madejczyk (7485 pkt.).

W klasie standard tytuł mistrza kraju zdobył Janusz Centka (Aeroklub Leszczyński) — 6732 pkt. Tytuły wicemistrzowskie przypadły także warszawiakom — Andrzejowi Kanigowskiemu (6608 pkt.) i Piotrowi Szczepańskiemu (6370 pkt.).

W klasie międzynarodowej triumfowali nasi reprezentanci na mistrzostwa świata: Henryk Muszczyński (Aeroklub Ostrowski) — 7990 pkt., przed Julianem Ziobro (Aeroklub Podkarpacki) — 7914 pkt. Obaj latali na „Jantarach-2”. Trzeci był pilot RFN Dieter Memmert (szybowiec „Nimbus-II”) — 7049 pkt.

W uroczystym zakończeniu mistrzostw udział wzięli m.in.: minister Oświaty i Wychowania Jerzy Kuberski, sekretarz KW PZPR w Lesznie Jan Janas, wicewojewoda leszczyński Joanna Krumrey, prezydent Leszna Edmund Janowski i prezes Aeroklubu PRL gen. bryg. nawig. Władysław Jagiełło.

Po ukończeniu zwycięzców XXI (XXX) SMP, wręczono wyróżnienia innym pilotom i działaczom lotnictwa. Z rąk ministra J. Kuberskiego Medal Komisji Edukacji Narodowej otrzymał szef wyszkolenia CWL w Lesznie i trener szybowników — Józef Dankowski. Prezes APRL gen. bryg. nawig. Wł. Jagiełło wręczył Januszowi Centce Medal im. Czesława Tońskiego za 1975 r., a mechanikowi CWL Eugeniuszowi Czuczwarze — odznakę Zasłużonego Działacza Lotnictwa Sportowego. Red. H. Kucharski wręczył w imieniu „Skrzydlatej” dyplom naszego honorowego wyróżnienia roku — „Błękitna Skrzydła 1975”; Adeli Dankowskiej i Januszowi Centce oraz na ręce kierownika CWL Stanisława Kołasy — wyróżnienie zespołowe dla CWL.

O tegorocznych Szybowcowych Mistrzostwach Polski pisać obszerniej będziemy w następnych numerach. (kh)

ków. Nowy dworzec będzie miał obszerną salę dla pasażerów, dysponować będzie bogatą siecią placówek usługowych, a wokół niego powstaną parkingi na kilkadziesiąt samochodów.

## PRZELOT SZYBOWCOWY NA TRASIE NOWY TARG—STAŁOWA WOLA— NOWY TARG

Pilot Leon Góra, syn naszego sławnego i zasłużonego pilota Tadeusza Góry, doka-

nał w maju niezwyklego przelotu docelowo-powrotnego na szybowcu „Pirat”, na trasie Nowy Targ—Stalowa Wola—Nowy Targ, długości 380 km. L. Góra zdobył tym samym diament do złotej odznaki szybowcowej.

Razem z L. Górą lecieli na tej trasie tego dnia Marian Zurek, który w drodze powrotnej lądował w Limanowej (342 km) oraz Bronisław Budzisz, lądujący w Łososinie Dolnej po przeleceniu 327 km. Obydwaj uzyskali warunki do złotej odznaki.

Okazało się więc jeszcze raz, że z tere-

nów górskich można wykonywać przeloty w niżsiny i powrócić do góry.

## SPOTKANIE LOTNIKÓW UCZESTNIKÓW BITWY NAD BZURĄ

Zarząd lotniczego Koła ZBoWiD (00-906 Warszawa, Międzynarodowy Port Lotniczy) organizuje 27 czerwca br. o godzinie 10.30 na terenie Muzeum Bitwy nad Bzurą w Kutnie (Park Wiosny Ludów) spotkanie lotników uczestników Bitwy nad Bzurą. W programie przewidziany jest krótki referat, apel poległych, złożenie wiązanki kwiatów, zwiedzanie Muzeum i obiad żołnierski w restauracji KZG.

Zarząd Koła zaprasza na tę uroczystość wszystkich lotników, a w szczególności uczestników bitwy.

## WYDAWNICTWA

KAZIMIERZ SŁAWIŃSKI — „NA WRZĘSIŃNYM NIEBIE”. Wydawnictwo MON — 1976. Z serii „Bitwy — Kampanie — Dowódcy”. O udziale lotnictwa polskiego w Wojnie Obronnej Polski 1939. Str. 189, cena 8 zł., nakład 25 000 + 350 egz.

ANDRZEJ DONIMIRSKI — „PRZYBYŚCIE Z KOSMOSU — RZECZYWISTOŚĆ CZY FANTAZJA?”. Wydawnictwo „Śląsk” — 1976. O niektórych hipotezach pochodzenia naszej cywilizacji. Str. 284, cena 36 zł.

MARIA KANN — „LITERACKIE WYPRAWY W KOSMOS”. Część 1. Niebo herosów i bogów. Krajowa Agencja Wydawnicza — 1975. Dla dzieci i młodzieży. Str. 84, cena 38 zł.

## „SKRZYDŁA DLA WSZYSTKICH” W WARSZAWIE

23 maja br. odbyła się w Warszawie kolejna impreza lotnicza zapowiadana „SP” nr 3/1976) w planie wspólnej akcji „Skrzydlatej Polski” i „Horyzontów Techniki” — „Skrzydła dla Wszystkich”. Tym razem do naszej akcji włączył się również popularny warszawski dziennik „Express Wieczorny”.

Mimo niezbyt sprzyjającej pogody, kilka tysięcy osób ogłądało w parku na Szczyliwiczach pokazy lotni. Można było obejrzeć wystawę sprzętu, porozmawiać z konstruktorami, poznać naszych najlepszych pilotów lotni, zobaczyć pokazy w locie oraz samemu spróbować, jak to się lata. Latni było szesnaście, zgłoszonych z całego kraju. Dorosłych najwięcej interesowały wysokowydajowe lotnie drugiej generacji: doc. dr. inż. Jerzego Wolfa z Instytutu Lotnictwa oraz przewodniczącego Komisji Lotnictwa ZG APRL Jerzego Łukowskiego z Aeroklubu Częstochowskiego. W centrum zainteresowań dzieci i młodzieży była minilotnia konstrukcji mgr. inż. Andrzeja Moldenhawera. Na minilotni latali m.in. jedenastoletni Jacek Kłos i czternastoletni Leszek Wierzowiecki. Aktywnością w lotach wyróżniali się Mirosław Rodziewicz z Koła Naukowych Lotników Studentów Politechniki Warszawskiej, p.o. sekretarza Komisji Lotnictwa ZG APRL i Witold Sobieszczański (konstruktor lotni „SP-Standard”).

Pokazy uprzejmiłola muzyka oraz dowcipne zapowiedzi red. Jerzego Metelkiego z „Horyzontów Techniki”.

Był to pierwszy publiczny pokaz lotni w Warszawie, o którym obszerniej napiszemy w następnych numerach. (w)

# NA HORYZONTACH

## PO LETNIĄ PODNIEBNĄ PRZYGODĘ

Mniej więcej w tym samym czasie kiedy reprezentacja naszych szybowników przybędzie do fińskiej miejscowości Ryskälä i przystąpi do tygodniowego treningu przed XV Szybowcowymi Mistrzostwami Świata — w Polsce rozpoczną się wakacje. Na razie dla uczniów szkół podstawowych, a za dwa tygodnie — dla wszystkich pozostałych.

Można powiedzieć, że tym razem będziemy mogli śledzić zmagania szybowców pod fińskim niebem w spokojnej wakacyjnej atmosferze. Z Finlandii do Polski niedaleko, bliżej niż z Australii, gdzie odbyły się poprzednie mistrzostwa, więc sądzić można, iż wiadomości z Ryskälä będą częstsze i bardziej obfite. Choć, nigdy nie wiadomo, bo — jak zwykle — żaden dziennikarz-sprawozdawca nie pojechał z Polski na mistrzostwa szybowców do Finlandii. Liczyć możemy tylko na Redakcję Sportową PAP, w której — jak wiadomo — mamy kibiców szybownictwa.

Wspominam o tym tylko tak na marginesie, bo wiem przed nami lato, wakacje. Wielu naszych młodych Czytelników sposobi się już do wyjazdów na różnego rodzaju obozy, po letnią przygodę. Tegoroczne wakacje opowiadają się rekordowo pod względem liczby uczestników. Szacuje się, że poza miejscem zamieszkania przebywać będzie blisko 3 miliony dzieci i młodzieży. Natomiast dla 5 milionów uczniów szkół podstawowych i średnich zorganizowane zostaną w ramach czynnego wypoczynku różnorodne zajęcia w miejscu zamieszkania.

Jakie będzie w roku bieżącym nasze lotnicze lato? Dość bogate. Wzorem lat poprzednich, odbędą się w lipcu i sierpniu centralne obozy szkoleniowe, organizowane przez Ministerstwo Oświa-

ty i Wychowania wspólnie z Aeroklubem PRL. Młodzi adepci spadochroniarze szkolić się będą na skoczków na centralnych zgrupowaniach w Centrum Wyszakolenia Spadochronowego — Aeroklubie Podkarpackim w Krośnie oraz w Piotrkowie Trybunalskim i w Srodzie Wilk. Mieszany obóz spadochronowo-szybowcowy zorganizowany zostanie w Aeroklubie Kujawskim w Inowrocławu. Szkolenie centralne będą mieli również modelarze. Nowością jest eksperymentalny obóz spadochronowy w Warszawie dla pewnej wybranej grupy tzw. trudnej młodzieży. Wszystkim tym zgrupowaniom szkoleniowym, mającym charakter obozów centralnych, patronuje Ministerstwo Oświaty i Wychowania.

Poza tym, tradycyjnie, aerokluby regionalne organizują obozy szybowcowe, spadochronowe, modelarskie lub zapoznawcze z lotnictwem, wspólnie z Kuratorium, ZHP, ZSMP lub spółdzielczością. Aeroklub PRL włącza się również z problematyką lotniczą do kolonii i obozów młodzieżowych, które organizowane zostaną w pobliżu lotnisk aeroklubowych. W Krośnie odbędą się kursy modelarstwa lotniczego dla kadry instruktorskiej ze spółdzielni mieszkaniowej. Sądząc z zapowiedzi, przeprowadzone zostaną także obozy amatorów lotni.

W roku bieżącym będzie dla amatorów lotnictwa dużo okazji do letniej podniebnej przygody, której serdecznie naszym młodym Czytelnikom życzymy. Sądzymy, że wielu z nich zdobędzie w okresie wakacji pierwsze stopnie lotniczego wtajemniczenia, powiększając w ten sposób szeregi naszej społeczności lotniczej.

*Okarus*

## W NASTĘPNYM NUMERZE:

- MISTRZOSTWA Z TRÓJKĄTEM 607 km
- SAMOLOT SILNIEJSZY OD PILOTA
- 50 LAT INSTYTUTU LOTNICTWA
- W KLUBIE KOLEKCJONERÓW TECHNIKI WOJSKOWEJ
- TAJEMNICZY SAMOLOT

## NASZA OKŁADKA:

Nowy polski szybowiec „Jantar-2”, o rozpiętości skrzydeł 20,5 m, na którym reprezentanci Polski wystartują — w klasie otwartej — w XV Szybowcowych Mistrzostwach Świata w Ryskälä (Finlandia).

Zdjęcie: Bernard Koszewski



# EKIPA POLSKA

## NA XV SZYBOWCOWE MISTRZOSTWA ŚWIATA

Kierownik ekipy: Tadeusz Rejniak		Klasa otwarta		Klasa standard	
Zawodnicy		JULIAN ZIOBRO	HENRYK MUSZCZYŃSKI	FRANCISZEK KĘPKA	HENRYK POŹNIAK
Pomocnicy zawodników	Nawigatorzy naziemni zawodników	Bohdan Jancelewicz	Andrzej Kmiołek	Stanisław Zientek	Stanisław Witek
	Kierowcy samochodowi — uniwersalni mechanicy	Mieczysław Wilczak	Bogdan Włostowski	Jan Uczniak	Witold Poniży
	Specjaliści	Józef Dankowski trener	Janusz Becker szef techniczny	Kazimierz Mikołajczyk mech. szybowcowy	Zenon Korsak specjalista osprzętu i radia

Na fińskim niebie nad Rääskälä rozpoczyna się wielki balet bezszelestnych skrzydeł. Blisko stu szybowników ze wszystkich kontynentów rozpoczyna swój ostatni tygodniowy trening oficjalny przed XV Szybowcowymi Mistrzostwami Świata. Wielka batalia o tytuły najlepszych na świecie pilotów rozpocznie się 13 czerwca br. i trwać będzie dwa tygodnie. Komu da zwycięski laur?

Chętnych jest wielu, bo wielu jest faworytów, a jeszcze więcej znakomitych pilotów i niezwykle mocnych rywali. Są jednak wśród nich także reprezentanci Polski: FRANCISZEK KĘPKA i HENRYK POŹNIAK w klasie standard oraz HENRYK MUSZCZYŃSKI i JULIAN ZIOBRO w klasie otwartej. Najlepsi nasi piloci mają do dyspozycji nowe szybowce, rodem z Przedsiębiorstwa Doświadczalno-Produkcyjnego „PZL-Bielsko”, czyli z dawnych i znanych SZD: „JANTARY STANDARD” oraz 20,5-metrowe „JANTARY-2”.

W twardej walce o podniebne sukcesy zawodnicy mogą też liczyć na pomoc pozostałej części doświadczonej ekipy.

Na XV SMS wystaliśmy bowiem kogo i co mamy najlepszego. Reprezentację, która powinna potwierdzić naszą wysoką na świecie pozycję w szybownictwie.

Z niecierpliwością będziemy oczekiwać wieści z Rääskälä, na którą zwrócone są oczy wszystkich miłośników bezsilnikowego lotania.

Na miejscu XV SMS jest już cała ekipa polska. Piloci wykonują pierwsze loty i wraz z całą ekipą szykują się do decydującej rozgrywki. Jeśli nic nie stanie na przeszkodzie za tydzień 13 CZERWCA 1976 ROKU rozpocznie się wielka batalia najlepszych pilotów o zaszczytne pierwszeństwo w XV Szybowcowych Mistrzostwach Świata.

Naszym reprezentantom życzymy pomyślnych wiatrów pod fińskim niebem. I trzymamy za nich kciuki. Niech wracają z tarczą!

Wypowiedzi pilotów oraz kierownika, trenera i szefa technicznego ekipy na Rääskälä zamieszczamy na następnych stronach.

## „JANTAR – 2”





# CZTERECH WSPANIAŁYCH



## FRANCISZEK KĘPKA

Piąty raz w mistrzostwach świata. Pilot Aeroklubu Bielsko-Bialskiego. Inspektor BHP w Zakładach Przemysłu Wełnianego „Welux” w Bielsku-Białej. Urodzony w 1940 r. Żonaty. Na szybowcach wylatał 3200 godzin i przeleciał 95000 km. Pilot samolotowy. Ma złotą odznakę szybowcową z 3 diamentami. Był rekordzista świata i aktualny rekordzista kraju. Mistrz Polski z 1964 r. Czterokrotnie drugi wicemistrz świata (1965, 1970, 1972, 1974). Zwycięzca zawodów krajów socjalistycznych (1974) oraz międzynarodowych zawodów w Dinslaken (1974) i Räkylä (1975). W XV SMS startuje w klasie standard, na szybowcu „Jantar-Standard”.

— Latałem w Finlandii. Warunki tam występujące odpowiadają mi. Chciałbym, żeby pogoda w czasie mistrzostw była taka jak w 1975 r. o tej porze, kiedy wygrałem zawody w Räkylä. Lubię mistrzostwa z dużą ilością konkurencji. Lata mi się świetnie w parze z Henrykiem Poźniakiem. Samopoczucie przed mistrzostwami — bardzo dobre. Szkoda tylko, że tak krótko mogliśmy polatać na szybowcach, na których wystartujemy w XV SMS. Będziemy jednak walczyć i myślę, że w klasie standard przywieziemy z Finlandii medal.

## HENRYK POŹNIAK

Drugi start w mistrzostwach świata. Pilot Aeroklubu Stalowskiego. Technik-hutnik, pracownik WSK „PZL” Gorzyce k. Sandomierza. Najmłodszy pilot naszej reprezentacji — ur. w 1949 r. Żonaty. Na szybowcach wylatał 1300 godzin i przeleciał 45000 km. Pilot samolotowy. Ma złotą odznakę szybowcową z 2 diamentami. Mistrz Polski z 1973 r. Na mistrzostwach świata w Waikerie był 15 w klasie otwartej. Zwycięzca międzynarodowych zawodów szybowcowych w Räkylä (1974) i w Dinslaken (1975). W XV SMS startuje w klasie standard, na szybowcu „Jantar Standard”.

— Jest to mój drugi start w mistrzostwach świata, ale pierwszy w klasie standard. Podkreślam to, bowiem uważam, że tylko w klasie standard, ze względu na niewielkie różnice między szybowcami, można mówić o mniej więcej równych szansach pilotów. Finlandia jako teren mistrzostw odpowiada mi. Lata się tam głównie nad lasami, a więc jest to takie latanie, jakiego nauczyłem się w Stalowej Woli. Chciałbym, żeby podczas mistrzostw było dużo konkurencji, i to zróżnicowanej. Mojemu doświadczonemu partnerowi Franciszkowi Kępce życzę zwycięstwa w mistrzowskiej batalii w Räkylä. Osobiście chciałbym być tuż za nim, nie dalej jak o jedno miejsce. Myślę, że przy jego pomocy — uda mi się to.

## HENRYK MUSZCZYŃSKI

W mistrzostwach świata startuje po raz trzeci. Pilot Aeroklubu Ostrowskiego. Magister inżynier budowlany. Pracownik Państwowego Przedsiębiorstwa Budownictwa Rolniczego w Szczepiornie. Urodzony w 1935 r. Wylatał na szybowcach 2300 godzin i przeleciał 75000 km. Pilot samolotowy. Ma złotą odznakę szybowcową z 3 diamentami. Aktualny rekordzista kraju (docel-powrót). Mistrz Polski z 1970 r., wicemistrz w klasie otwartej z 1975 r. Zwycięzca międzynarodowych mistrzostw Węgier (1965) i zawodów krajów socjalistycznych (1971). W mistrzostwach świata w Lesznie (1968 r.) był 15 w klasie standard, a w Vršac (1972) zajął 8 miejsce w klasie otwartej. Startuje w klasie otwartej na „Jantarze-2”.

— Do trzech razy sztuka. W poprzednich dwóch startach w mistrzostwach świata osiągnąłem rezultaty poniżej oczekiwań. Myślę, że wreszcie teraz powinno być lepiej. Liczę bardzo mocno na dobrą współpracę z partnerem, Julianem Ziobro. Latanie zespołowe powinno być naszą mocną stroną i szansą na dobre miejsce. Żeby tylko dobrze działały wszystkie przyrządy pokładowe. W Finlandii nie latałem, sądząc jednak, że tygodniowy trening pozwoli mi poznać teren oraz oswoić się z tamtejszymi lasami i jeziorami. „Jantar-2” powinien być dobry, zwłaszcza w silnych warunkach. Liczymy, że pozwoli on nam nawiązać walkę z najlepszymi. Jestem dobrej myśli. Inaczej nie byłoby po co jechać na mistrzostwa świata.

## JULIAN ZIOBRO

Debiutant w mistrzostwach świata. Szef wyszkolenia Aeroklubu Podkarpackiego w Krośnie. Instruktor pilot szybowcowy i samolotowy I klasy. Urodzony w 1936 r. Żonaty. Na szybowcach wylatał 2450 godzin i przeleciał 50000 km. Na samolotach spędził w powietrzu ponad 4700 godzin. Ma złotą odznakę szybowcową z 3 diamentami. Rekordzista i mistrz Polski w klasie otwartej z 1975 r. Zwycięzca międzynarodowych mistrzostw Czechosłowacji (1964), drugi w zawodach krajów socjalistycznych (1972). Startuje w klasie otwartej na szybowcu „Jantar-2”.

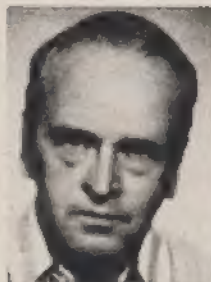
— Cieszę się, że nareszcie udało mi się zakwalifikować do reprezentacji na mistrzostwa świata. Podczas ubiegłorocznego startu w zawodach w Räkylä miałem okazję poznać Irenę i specyfikę latania w Finlandii. Przekonałem się też, że nawet na „Jantarze-1” można skutecznie walczyć z bardzo dobrymi pilotami, latającymi na długoskrzydłych orchideach. Myślę, że na nowej konstrukcji z Bielska-Białej jaką jest „Jantar-2” można będzie powalczyć z najlepszymi. Tym bardziej, że będę latał w parze z moim partnerem w klasie otwartej, Henrykiem Muszczyńskim. Mogę zapewnić, że zrobimy wszystko, by w XV Szybowcowych Mistrzostwach Świata osiągnąć jak najlepsze wyniki.



# PRZED XV SMS

powiedzieli nam

**TADEUSZ  
REJNIAK**  
kierownik  
ekipy



Czego spodziewam się w Ryskili? — Szczerze mówiąc osobście pewnie jestem jednego: z końcem mistrzostw kłama mojego paska będzie zapinać się o dwie dziurki dalej. Mam to sprawdzone — 3 kg na wadze w toku takiej imprezy leci bez pudła.

Zaś co do tych istotniejszych, związanych z udziałem w mistrzostwach świata oczekiwań, powiem otwarcie: znacznie chętniej rozważam je w myśl, niż na głos. Bardzo łatwo w tego rodzaju wypowiedziach wyrażone pragnienia lub nadzieje przyjmowane są jako zapowiedzi oczywistych sukcesów, a moim zdaniem nie mamy wprawdzie powodów do nadmiernej tremy, ale i do buńczucznej pobrząkiwania szabelką też nie. Uważam, że stajemy w szranki mistrzowskich boję z szansami nie mniejszymi niż inne ekipy, lecz i nie większymi jak te, które reprezentuje prawie połowa wszystkich zawodników startujących w obu klasach.

A propos: nie zdarzyło się dotąd w szybowcowych mistrzostwach świata, aby na podium zwycięzcy stanęło ex aequo dwóch lub więcej zawodników. Regulamin nie rozpatruje nawet tej ewentualności, a przecież nie tylko teoretyczna możliwość takiego zbiegu okoliczności istnieje. Przyszło mi to na myśl przy studiowaniu listy uczestników mistrzostw w Ryskili, bo — powtarzam — według mojej oceny spośród tych uczestników jest niezwykle wyrównana, dysponuje umiejętnościami i sprzętem zawodniczym najwyższej jakości i wielu z nich może z równym powodzeniem sięgać po szczytowe laury. Naturalnie zaliczam do tej czołówki nie na ostatku również naszych reprezentantów, ale z całą świadomością faktu, iż z mistrzostw na mistrzostwa coraz liczniejsza

jest ta doborowa grupa międzynarodowej ekstraklasy, do której od lat należą polscy zawodnicy.

Przygotowaliśmy się do udziału w mistrzostwach starym, na miarę wszystkich organizacyjnych i finansowych możliwości Aeroklubu PRL. Jego kierownictwo zrobiło wiele, aby zapewnić pilotom wcześniejsze poznanie terenu zawodów. Sądję, że gdyby bezpośrednim wyznacznikiem siły, energii i czasu włożonych w przygotowanie się do imprezy przez zawodników, trenera, grupę techniczną, twórców nowych szybowców oraz przez często niewidocznych, a tak niezastąpionych współpracowników kierownictwa ekipy, mogły stać się uzyskane w mistrzostwach wyniki sportowe, nie byłyby one złe. O osiągnięciach w sportowej rywalizacji decyduje oczywiście cały spłot innych jeszcze okoliczności, atmosfery walki i osobistych predyspozycji.

Żeby przeto nie wnikać narzytych pompatycznie w to co niewiadome, zakończę me wyrażenia tym co niemal pewne. Myślę mianowicie, że z całym spokojem mogę się spodziewać harmonijnego, skutecznego, precyzyjnego i celowego w każdym szczególe współdziałania naszej ekipy. Gwarantuję to nazwiska jej wypróbowanych w niejednej już szybowcowej potrzebie członków, których wykaz, z uwzględnieniem ich podstawowych funkcji w ekipie, przytaczam obok.

A tak na marginesie dodam, że wbrew wszelkim meteorologicznym statystykom i analizom poczynionym przy ustalaniu, jak najkorzystniejszego pod względem pogodowym, terminu mistrzostw, oczekuję też w czasie ich trwania sporej porcji deszczu. Historia nie zna rozegrania szybowcowych mistrzostw świata bez tego mokrego uroczalstwa.

Przygotowania polskich pilotów do XV Szybowcowych Mistrzostw Świata trwały równo rok. Reprezentację ustalono już po zakończeniu ubiegłorocznych mistrzostw Polski. Poza treningiem w aeroklubach macierzystych i startem w zawodach, przeprowadziliśmy szereg obozów kondycyjnych i treningowych. Pierwsze dwutygodniowe zgrupowanie treningowe odbyło się w sierpniu 1975 r. w Lesznie. W lutym br. piloci przebywali na dwutygodniowym obozie kondycyjnym w Ustroniu Zdrojowym, a na przełomie marca i kwietnia br. — na podobnym obozie w Szczyku.

10 kwietnia br. reprezentanci na Finlandię rozpoczęli zgrupowanie treningowe w Lesznie. W tym czasie otrzymali do dyspozycji pierwszego „Jantara-2”. Od 20 do 30 kwietnia przebywali, m.in. z nowym szybowcem, w Olsztynie. To zgrupowanie miało na celu loty w rejonie pełnym lasów i jezior — a więc podobnym do fińskiego. Pomimo nie najlepszej pogody, zgrupowanie olsztyńskie było bardzo pożyteczne. Piloci rozegrali cztery treningowe konkurencje: trójkąty 260 km, 216 km i ponad 300 km oraz docel-powrót ponad 200 km. Trasy były ciekawe, a warunki bardzo zróżnicowane. Pragnę podkreślić bardzo dobre warunki bytowania oraz bardzo dużą pomoc w przeprowadzeniu zgrupowania ze strony Aeroklubu Warmińsko-Mazurskiego.

3 maja br. reprezentacyjni piloci znów stowili się w Lesznie i oddali trenowali prawie nieprzerwanie do chwili wyjazdu do Finlandii. W końcu kwietnia przyleciał z Bielska drugi „Jantar-2” a w połowie maja również piloci klasy standard zasiedli wreszcie za sterami pierwszego, zmodyfikowanego „Jantara Standard”.

Lotanie w Lesznie było bardzo intensywne i ostre. Reprezentanci wykonali wiele długich i szybkich przelotów, praktycznie przy każdej pogodzie. Rywalizowali też w ostrej konkurencji XXI Szybowcowych Mistrzostw Polski w klasie międzynarodowej.

Przygotowania techniczne ekipy polskiej na XV Szybowcowe Mistrzostwa Świata trwały wiele miesięcy. Pragnęliśmy bowiem wyposażać naszych reprezentantów w sprzęt a światowym standardzie.

Przedsiębiorstwo Doświadczalno-Produkcyjne „PZL-Bielsko” w Bielsku-Białej dostarczyło zgodnie z umową dwa „Jantary-2” oraz wykonane poza planem dwa „Jantary Standard”. Są to szybowce nowe i lepsze od swych poprzedników. Przy tym — dobrze wyposażone. Mają nowy układ tablicy przyrządów, na której jest m.in. taki przyrząd jak „Piról” LX1600, czyli nowoczesny wariometr elektryczny ze wskaźnikiem wymaganych prędkości przeskokowych i kalkulatorem dolewowym. Bardzo dobrze spisuje się nowa radiostacja RS-6101 z gdańskiego „Unimora”.

Przy dużym wkładzie pracy Biura Konstrukcyjnego APRL w Krakowie przygotowaliśmy nowe wozy transportowe do szybowców. Wozy te, wzorowane na dotąd użytkowanych, gruntownie przekonstruowano i przystosowano do gabarytów nowych szybowców. Wykonawcami wozów były nasze LZN-y, przy pomocy mechaników z różnych aeroklubów.

Wlatywali się w swoje nowe szybowce, poznawali ich zalety i subtelnosci. Było to o tyle trudniejsze, że na konstrukcję tych nie zdążyliśmy przeprowadzić do końca wszystkich prób fabrycznych. Nowy sprzęt podoba się jednak pilotom. Tym bardziej, że szybowce zawodnicze wyposażone są w bardzo dobre przyrządy pokładowe, takie, które gwarantują pełne wykorzystanie warunków, sprzętu i umiejętności pilotów.

Łącznie w okresie przygotowawczym do XV SMS reprezentanci Polski wylatali po ok. 120 godzin i przelecieli po ponad 6 000 km, w tym 2/3 w br. Przygotowanie było jeszcze bardziej staranne niż w latach poprzednich. Zespół jest zgrany, co gwarantuje dobrą współpracę w powietrzu.

Uważam więc, że podczas XV Szybowcowych Mistrzostw Świata nie będziemy gorsi niż w mistrzostwach lat poprzednich i że nasi piloci będą walczyć w Finlandii z najlepszymi, jak równy z równym, o najwyższe lokaty. Pragnę też podkreślić zgranie całej ekipy, w której każdy wie co ma robić i która, jak sądzę, będzie w stanie skutecznie pomagać pilotom w ich trudnym zadaniu.

Na zakończenie, na specjalną prośbę „Skrzydlatej” — krótkie zestawienie naszych reprezentantów na XV SMS:

**Franciszek Kępka** — zawodnik doświadczony, rutynowany, potwierdzający dobrą formę;

**Henryk Poźniak** — pilot bardzo spokojny, wytrwały, odporny psycho-fizycznie na przeciwności;

**Henryk Muszczyński** — zawodnik o dużym doświadczeniu, rutynowany, latający bardzo rozważnie;

**Julian Ziebro** — pilot latający ostro, skłonny do ryzyka, od dłuższego czasu w bardzo wysokiej formie.

Samochodami, które będą służyć ekipie w Finlandii, są nowe 4-biegowe „Nysy”, z radiostacjami o dość dużym zasięgu. Aeroklub PRL, zwłaszcza pion techniczny, dał nam wolną rękę w przygotowaniu, a jednocześnie zapewnił pomoc oraz niezbędne środki.

Kierowcy i mechanicy, stanowiący obsługę techniczną ekipy polskiej, to ludzie o najwyższych kwalifikacjach jakie są potrzebne, a przy tym wypróbowani w wielu zawodach.

Przygotowania techniczne ekipy trwały do ostatnich godzin. Udało nam się jednak przygotować do wszystkiego, co najważniejsze dla zabezpieczenia technicznego reprezentacji na szybowcowe mistrzostwa świata. Mam nadzieję, że sprzęt techniczny naszej ekipy zda dobrze egzamin w Finlandii. O ludzi jestem spokojny — dadzą sobie radę na pewno. Oczywiście wszyscy razem będziemy chcieli, żeby polska ekipa prezentowała się podczas XV SMS jak najkorzystniej.

**JÓZEF  
DANKOWSKI**  
trener



**inż.  
JANUSZ  
BECKER**  
szef  
techniczny



## MEDALE POLAKÓW W SZYBOWCOWYCH MISTRZOSTWACH ŚWIATA

### ZŁOTE

**ADAM WITEK** — klasa standard, Leszno (Polska), 1958 r., szybowiec „Mucha Standard”;

**EDWARD MAKULA** — klasa otwarta, Junin (Argentyna), 1963 r., „Zefir-2”;

**JAN WRÓBLEWSKI** — klasa otwarta, South Cerney (Wielka Brytania), 1965 r., szybowiec „Foka-4”;

**JAN WRÓBLEWSKI** — klasa standard, Vršac (Jugosławia), 1972 r., szybowiec „Orion”.

### SREBRNE

**EDWARD MAKULA** — klasa otwarta, Kolonia (RFN), 1960 r., szybowiec „Zefir-2”;

**JERZY POPIEL** — klasa otwarta, Junin (Argentyna), 1963 r., szybowiec „Zefir-2”;

**JAN WRÓBLEWSKI** — klasa standard, Marfa (USA), 1970 r., szybowiec „Cobra-15”.

### BRAZOWE

**MARIAN GORZELAK** — Saint Yan (Francja), 1956 r., szybowiec „Jaskółka-Z”;

**ADAM WITEK** — klasa standard, Kolonia (RFN), 1960 r., szybowiec „Foka”;

**JERZY POPIEL** — klasa otwarta, Kolonia (RFN), 1960 r., szybowiec „Zefir-2”;

**FRANCISZEK KĘPKA** — klasa standard, South Cerney (Wielka Brytania), 1965 r., szybowiec „Foka-4”;

**FRANCISZEK KĘPKA** — klasa standard, Vršac (Jugosławia), 1972 r., szybowiec „Orion”;

**STANISŁAW KLUK** — klasa otwarta, Vršac (Jugosławia), 1972 r., szybowiec „Jantar”;

**FRANCISZEK KĘPKA** — klasa standard, Waikerie (Australia), 1974 r., szybowiec „Jantar Standard”.

MATERIAŁY O XV SMS  
PRZYGOTOWAŁ H. KUCHARSKI  
Zdjęcia: B. KOSZEWSKI, H. KUCHARSKI i J. STANISŁAWSKI





# TEST Skrzydlatej ZLINA-50L

## SAMOLOT MARZENI AKROBATY

KORESPONDENCJA WŁASNA  
Z CZECHOSŁOWACJI

Wielce oryginalną imprezę wymyślił czeskosłowacki dwutygodnik „Letectví + kosmonautika”: TEST NOWEGO SAMOLOTU AKROBACYJNEGO ZLIN-50L Z UDZIAŁEM ZAGRANICZNYCH PILOTÓW I DZIENNIKARZY.

Wśród zaproszonych znalazła się „Skrzydłata Polska”, którą reprezentował piszący te słowa, w towarzystwie mistrza Polski w akrobacji Pawła Pawlaka z Aeroklubu Szczecińskiego.

A oto dziennikarze i piloci, którzy wzięli udział w teście akrobacyjnego Zlina-50L:

CZECHOSŁOWACJA — red. J. Šára („Letectví + kosmonautika”), pil. J. Kobrle;

KANADA — red. J. Kudrna, pil. R. Uloth;

NRD — red. K. H. Hardt („Flieger Revue”), pil. M. Jurk;

POLSKA — red. H. KUCHARSKI („Skrzydłata Polska”), pil. P. PAWLAK;

WIELKA BRYTANIA — pilot (i publicysta) N. Williams;

ZSRR — red. H. G. Bałakin („Krylia Rodiny”), pil. K. G. Naźmudinow.

Z lewej: Zlin-50L w pełnej krasie. Poniżej Paweł Pawlak w kabinie Zlina-50L przed startem do testowego lotu. W środku — szef pilotów „Moravon”, Vlastimil Berg.







Silnik: Lycoming AEIO 540-D4B5; śmigło: Hoffmann-Mo-V123K/206 AH.



Testowi Zlina-50L towarzyszyło duże zainteresowanie specjalistów, pilotów i środków masowego przekazu.

Zdjęcia: „Moravan” – Jiří Volejník

Oprócz redakcji „L + K”, współorganizatorami testu byli: wytwórnia samolotów „Moravan” w Otrokovicach oraz Instytut Lotnictwa „Aero” i Centrala Handlu Zagranicznego „Omnipol” w Pradze. Test Zlina-50L odbył się na lotnisku aeroklubu „Moravan” w Holešovie k. Gottwaldowa, w dniach 11–14 maja bieżącego roku.

Test rozpoczął się znakomitą pokazem akrobacji na nowym samolocie w wykonaniu Petra Supaka, pilota fabrycznego „Moravan” i jednocześnie czołowego pilota CSRS. Na niewielkiej wysokości zademonstrował on na Zlinie-50L m.in. 3 beczki w pionie, bęczkę akcentowaną na 8 temp w pionie w górę i w dół, ósemkę w pionie, 3 beczki szybko w poziomie. Pokaz wzbudził zachwyt obserwatorów i uznanie dla pilota oraz nowego samolotu. Z kolei szef pilotów „Moravan” Vlastimil Berg zapoznał pilotów uczestniczących w teście z danymi lotno-technicznymi Zlina-50L i pilotów, w wylosowanej kolejności, wystartowali do pierwszego lotu na Z-50L. Pierwszy był Ronald Uloth, za nim nasz Paweł Pawlak, potem Kasum Gusejnowicz Nażmudinow, Jiří Kobřík, Neil Williams i Manfred Jurk. Pierwsza 30-minutowa strefa miała charakter zapoznawczy, zgodnie z zaleceniem na 3/4 mocy 260-konnego silnika Lycoming AEIO 540-D4B5. Drugi lot to już pierwsze figury akrobacyjne.

Wrażenia pierwszego dnia lotów były jak najlepsze, chociaż jeszcze trudno było pilotom wypowiadać się autorytatywnie o walorach nowego samolotu akrobacyjnego. W następnym dniu piloci wykonali również po dwie półgodzinne strefy. Przez prawie cały dzień niebo nad Holešovem rysowane było precyzyjnymi figurami wyższego pilotażu. Piloci nie oszczędzali się. Wykonywali to, co potrafili, czyli wszystko, co kręci się na zawodach najwyższej rangi, z mistrzostwami świata włącznie. Nikt nie narzucał im pro-

gramu. Była to więc czasami improwizacja najwyższego lotu. Innym znów razem akrobaci wykonywali z góry ułożone programy, m.in. wiązanek obowiązkową na najbliższe mistrzostwa świata w Kijowie oraz swoje programy dowolne przygotowywane na tę imprezę. W czwartej wiązance szczególnie efektowny pokaz akrobacji dał Anglik Neil Williams. Bardzo ładnie kręcił także Paweł Pawlak, Manfred Jurk i pozostali piloci. Drugi dzień testu był mocną próbą pilotów i samolotu. Zlin 50-L w rękach mistrzów dokonywał istnych cudów, przekonując wszystkich świadków, iż wszedł przebojem do ścisłego grona najlepszych tego typu maszyn na świecie.

Szczegółowe relacje pilotów i własne obserwacje skrzętnie notowali dziennikarze.

Ostatni, piąty lot pilotów w dniu następnym zakończył międzynarodowy test Zlina-50L. Oficjalnym zakończeniem testu Zlina-50L była pismna odpowiedź pilotów i dziennikarzy na 8 pytań testu, przygotowanych wcześniej.

Nim przekażę szczegółowo wszystko to, co zdołałem zanotować i zaobserwować, podam kilka pierwszych opinii o nowym samolocie akrobacyjnym, produkcji naszych południowych sąsiadów.

Produkt zakładów „Moravan”, samolot Zlin-50L skonstruowany pod kierunkiem inż. Jana Mikulí, zyskał sobie z miejsca niezwykle przychylne opinie. Jest to konstrukcja lekka, całkowicie metalowa, z dużym nadmiarem mocy silnika, o dużym wznoszeniu (na zwiększonej prędkości — 150 km/h — 10 m/s). Małe siły na sterach, poprawność pilotażu w każdej fazie lotu, stateczność, bardzo duża szybkość obrotów sterowanych (większa od autorotacyjnych), łatwość utrzymania wysokości w strefie itp., to dalsze, niewątpliwie zalety nowego samolotu.

Nas szczególnie interesowało także porównanie osiągnięć Zlina-50L i Zlina-526 AFS, którym dysponują piloci w naszym kraju i na którym reprezentują barwy narodowe za granicą. Na dobrą sprawę, porównania takiego nie można jednak przeprowadzić, Zlin-



-50L to bowiem samolot znacznie wyższej klasy, z którym Zlin 526 AFS nie ma żadnych szans na nawiązanie równorzędnej walki. W tej sytuacji trudno się dziwić mistrzowi Polski Pawłowi Pawlakowi, który po lotach testowych na Zlinie-50L powiedział m.in., że „jest to samolot akrobacyjny moich marzeń”. Oczywiście mistrz Polski chciałby bardzo właśnie na takim samolocie wystartować już w tegorocznych mistrzostwach świata w Kijowie, które odbędą się w dniach 23 lipca—5 sierpnia br. Co najciekawsze, przedstawiciele „Omnipolu” są gotowi przynajmniej jeden taki samolot sprzedać od ręki. Mniej więcej szóstą część (9000 dolarów) ceny nowego samolotu, ze względu na importowany zespół napędowy, trzeba by jednak zapłacić w walucie wymiennej. Dodać warto, że całkowita cena samolotu w dewizach wynosi 5500 dolarów.

Myślę jednak, że taki samolot powinni mieć do dyspozycji nasi najlepsi akrobaci. O ile oczywiście pragniemy odgrywać jakąkolwiek rolę w tej dyscyplinie sportu lotniczego. Nowy akrobacyjny samolot Zlin-50L, w przeciwieństwie do posiadanego Zlina-526 AFS, stwarza bowiem szansę na podjęcie równorzędnej walki z czołową światową.

HENRYK KUCHARSKI

Dziennikarze biorący udział w teście Zlina-50L: K.H. Hardt („Flieger Revue”), H.G. Bałabin („Krylia Rodiny”), J. Kudrna (Kanada), H. Kucharski („Skrzydła Polska”) i J. Sora („Lectetiv + kosmonautika”).

Piloci testujący Zlina-50L: Manfred Jurk (NRD), Ronald Uloth (Kanada), Kasum Gusejnowicz Nażmudinow (ZSRR), Neil Williams (Wielka Brytania), Paweł Pawlak (Polska) i Jiří Kobřík (Czechosłowacja).





# 1 list z DĘBLINA



## JEŻELI DO LOTNICTWA-TO PRZEZ DĘBLIN



▲ Przed pomnikiem lotniczej sławy i chwały.



Ppor. pil. inż. Jan Urbaniek

**U**przedzam wszystkich miłych Czytelników, szczególnie tych, którzy mają już w kieszeni i chcieliby do lotnictwa, że nie wymyśliłem powyższego tytułu. Naprawdę, do lotnictwa wojskowego droga wiedzie poprzez aeroklub i sławną w świecie szkołę dęblńską. Nie jest to droga od razu łatwa, podobnie zresz-

ta jak w każdym zawodzie. Jeśli ktoś chce, jak wyjaśniał to jeden z kandydatów do Wyższej Oficerskiej Szkoły Lotniczej im. Jana Krasickiego w Dęblinie, z wiedzą obce kraje, a szczególnie porty, nie musi utrudniać sobie trasy. Wspomniany kandydat na pytanie komisji kwalifikacyjnej, dlaczego pragnie zostać pilotem wojskowym, odpowiedział — bo wydaje mi się, że łatwiej potem trafię do marynarki! Gdy zdumieni oficerowie, członkowie komisji, starali się wysondować niezwykle postanowienie, kandydat wyjaśnił, że nie chodzi mu o marynarkę wojenną bynajmniej, a o handlową... Ręce mogą opasć, a nawet długopis można wypuścić po takiej argumentacji!

No cóż, do Dęblina próbują wszyscy. Na biurku komendanta uczelni piętrzy się stos podań. Ani jedno nie pozostaje bez wnikliwej analizy i odpowiedzi. Jedni by chcieli od razu zostać pilotami i latać naturalnie na najszybszych samolotach jakie tylko szkoła ma w swej dyspozycji. Inni powołują się na swoje dotychczasowe osiągnięcia sportowe, a jeszcze inni przyznają, że im trochę jeszcze lat brakuje, no i wykształcenia, ale — obywatel komendant rozumie... Komendant doskonale rozumie. Zna młodzież, jej przeogromny zapal i potrzeby. Sam przecież lata. A chyba nie zdradzę żadnych tajemnic, jeśli dodam, że i dwaj synowie komendanta są pilotami. Jeden jako podchorąży WOSL w Dęblinie, a drugi jako pilot sportowy, student MEL-u Politechniki Warszawskiej. Piszę o tym, aby nikt z potencjalnych kandydatów do Dęblina nie przypuszczał nawet przez ułamek sekundy, że w WOSL może spotkać się z niechęcią, z biurokracją czy lekceważeniem. Dotyczy to zarówno tych, którym, jak to się mawia, szczęście sprzyjało, jak również tych, którzy do Szkoły nie zostają przyjęci.

Lotnictwo wymaga ludzi odważnych i wytrwałych. Powtórzę

ten już wielokrotnie cytowany fragment z licznych artykułów wyjaśniających specyfikę zawodu lotnika wojskowego. Niby wszyscy od najmłodszych już lat... chcą latać, a zapominają o utrzymaniu odpowiedniej kondycji sportowej, o zdrowiu.

A jacy to zapaleńcy dostają się do szkoły dęblńskiej? Jak wynika z danych za rok ubiegły, większość (45 procent) kandydatów rekrutuje się ze środowiska robotniczego, 20 procent to synowie chłopów, 25 procent pochodzi z rodzin inteligencji pracującej, a 10 procent z rodzin wojskowych.

Jeśli kogoś interesuje z jakich rejonów Polski wywodzili się kandydaci do WOSL, to proszę uważać. Najwięcej było z terenu Lubelszczyzny, następnie z Mazowsza i rzeszowskiego. No dobrze, ale jak było z przyjęciami w roku ubiegłym, zapytają bardziej dociekliwi. Otóż jak wynika z danych Wydziału Naboru i Rekrutacji WOSL, wielu kandydatów musiało zrezygnować z pracy w powietrzu na skutek niedoskonałości wzroku i niedopuszczalnych wad fizycznych, między innymi nierozróżniania barw, zbyt niskiego lub też zbyt wysokiego wzrostu (ponad 165 cm nie da rady!).

Rozpisałem się jednak na tematy prawie z medycyną związane, a na tym, niestety, się nie znam. Wiem tylko, że ci z kandydatów, którzy nie przeszli pomyślnie badań na pilotów samolotów odrzutowych, mieli jeszcze szanse pozostania w szkole kształcącej nie tylko personel latający, ale i nawigatorów naziemnych, oficerów politycznych, chorążych różnych specjalności. A zatem tych, które nie wymagają nieomal astronautycznych sprawności fizycznych, ale objęte są normalnymi przepisami, jakim podlega każdy kto pragnie się poświęcić służbie wojskowej.

Gdy tak piszę o wytrwałości, o służbie w lotnictwie, wracam myślami do pięknego majowego dnia. Dokładnie do dnia 9 maja roku bieżącego. W Dniu Zwycięstwa w Dęblinie odbyła się kolejna promocja podchorążych WOSL i kadetów ze Szkoły Chorążych Wojsk Lotniczych.

Promocja. Trybuna honorowa. Przed trybuną w odległości bodaj 10 metrów niewysokie podium przykryte dywanem. Obok stolik, na którym spoczywa obnażona szabla. Z prawej strony pomnik poświęcony, jak głosi napis — „bohaterskim lotnikom dęblńskiej szkoły orląt”. Przed pomnikiem płonie znicz. Dwaj podchorążowie trzymają tu straż. Na wielki plac przed trybuną wkraczają pododdziały ustawiając się w wyciągniętych długich szeregach. Wkracza poczet sztandarowy. Padają pierwsze słowa komendy. Na maszt wciągnięta zostaje flaga narodowa...

Przybywa dowódca Wojsk Lotniczych gen. dyw. pil. Henryk Michałowski. Po odebraniu meldunku od oficera dowodzącego uroczystością rozpoczyna się ceremonia promocji. Ścisłe z reglamentem i tradycjami naszego wojska. Gdy pada komenda — do promocji... widzę jak z szeregu podchorążych występuje ten, którego wezwano. Idzie pewnie. Chciałoby się powiedzieć, jak talaran. Zbliża się do podium. Klęka na prawe kolano, lewa ręka na lewym podudziu, prawa na kol-



▼ Na plac defilad wchodzi pododdziały. Na przedzie poczet z flagą państwową i poczet sztandarowy.



bie pistoletu maszynowego przewieszzonego na piersiach. A potem głos Dowódcy, dotknięcie symboliczne szablą do lewego nadramiennika — tam, gdzie zabłysną mają oficerskie gwiazdki. Potem uścisk dłoni. Gratulacje. Prymus tegorocznej promocji Jan Urbaniak wraca do szeregu. Przepraszam, wraca już podporucznik, pilot, inżynier, bo wszystkie te tytuły teraz są ważne. Patrzę na nowo promowanego. Patrzę również na oficerów zgromadzonych na trybunie, na rodziny podchorążych, na wychowawców. Na tych, co wiele trudu, i w domu i tutaj w szkole, poświęcili, aby — jak to się mówi — chłopaki na ludzi wyrosli. Widzę radość na twarzy komendanta szkoły gen. bryg. pil. dra Józefa Kowalskiego. Wiem, że gdzieś tam wśród gości i gospodarzy dzisiejszej uroczystości znajdują się dwaj oficerowie. Tak. Myślę o dwóch instruktorach: ppor. pil. inż. Kazimierzu Gilu i ppor. pil. inż. Ryszardzie Wojtarku. Oni to przecież szkolili w powierzu prymusa Urbaniaka. Za to pierwszeństwo, za wspólną lokatę, za ocenę 5,00 im też się należy serdeczne spojrzenie, męski uścisk dłoni. I o tym wie doskonale prymus. Wiedzą wszyscy koledzy.

Zastanawiam się jaka była droga tego oficera, któremu miałem zaszczyt asystować w przepięknej uroczystości pasowania na „rycerza przestworzy”, że wyrażę się trochę poetycznie. Kiedy pytam o szczegóły, otrzymuję dokładną odpowiedź. Taką, jaką w głębi serca spodziewałem się otrzymać. Już od najmłodszych lat... Tak jest. Rocznik 1953. Pochodził z Suchodębna koło Kutna. Rodzina robotnicza. Naukę rozpoczął w szkole podstawowej w Łanietach pow. Płock. Wymieniam te wszystkie szczegóły, aby nauczyciele z tej właśnie szkoły wiedzieli jakich dzielnych chłopaków kształcili! Był harcerzem. Interesowała go zawsze technika. A więc szuka technikum. Znajduje odpowiednie dla siebie. Jest to Technikum Elektrotechniczne w Żychlinie. I tutaj organizuje kółko modelarskie. Pod wpływem prasy lotniczej. Powtarzam, „prasy lotniczej”, kontaktuję się z Aeroklubem Włocławskim. Chce latać na szybowcach. Ba, zadanie nie jest proste. Mimo pomysłnych badań lotniczo-lekarskich duża odległość miejsca zamieszkania od aeroklubu uniemożliwia praktyczne szkolenie i późniejsze treningi. Nie ma latania. Ale i dla Urbaniaka nie ma przeszkód nie do pokonania. Po ukończeniu szkoły średniej (z wyróżnieniem) zgłasza się do WOSL-Dęblin. Badania lekarskie przechodzi pomyślnie i zostaje przyjęty na pierwszy rok studiów. Dodam — bez egzaminów wstępnych, na kierunku pilotażu śmigłowcowego. Szkołę ukończył po 2 latach i 6 miesiącach nauki. Zainteresowanie naukami ścisłymi, co podkreśla kierownictwo szkoły, i techniką, zdolności i zdyscyplinowanie sprawiły, że szkolenie w WOSL realizował indywidualnie. To też jest godne podkreślenia, co specjalnej uwadze polecam tegorocznym kandydatom do Dęblina. Co jeszcze można powiedzieć o prymusie szkoły? Ma odznakę wzorowego podchorążego, aktywnie pracował w Socjalistycznym Związku Młodzieży Wojskowej. Jest kandydatem PZPR. Mury swej uczelni lotniczej opuszcza na pewno z

żalem. Droga do dalszego pogłębiania swej wiedzy stoi przed nim otworem. Wiem, że pokona ją bezbłędnie tak jak w kabinie swego śmigłowca najtrudniejsze zadania nawigacyjne.

A na zakończenie promocji — defilada. Maszerują wszyscy z nowo promowanymi na czele. Jak ci lotnicy maszerują! Nigdy nie można się napatrzeć. Zupełnie jak urodzone piechury. A przecież już dawno, dawno takich formacji w wojsku nie ma. Ale i szabli też się nie nosi, a jaka to piękna choć już dziś symboliczna broń, niezbędny rekwizyt polskich wojskowych promocji. Nie tylko lotniczych.

Zwykle obok prymusa przedstawia się dwóch następnych, którzy zajęli kolejne lokaty. Oto oni: ppor. pil. inż. Antoni Malz. Rocznik 1952. Gdańszczanin. Szkolenie lotnicze rozpoczął w Aeroklubie Gdańskim. Zapalony technik. Uczeń instruktorów WOSL ppor. Burgharda i ppor. Wojtarka. Trzecią lokatę otrzymał opolanin ppor. pil. inż. Włodzimierz Stefanowski. Rocznik 1953. Do lotnictwa trafił przez... „Skrzydlatą Polskę”, co z dumą i On i niżej podpisany podkreślają. Pilot szybowcowy. Szkolił się w Aeroklubie Opolskim. I teraz słuchajcie jeszcze raz kandydaci: Za bardzo dobre wyniki w nauce i zdyscyplinowanie został skierowany na kurs przyspieszony, który realizował indywidualnie, co umożliwiło mu ukończenie WOSL po 30 miesiącach. Uczeń por. Bialika, instruktora pilotażu. Członek PZPR.

I to właściwie wszystko, jeśli chodzi o promocję oficerską. Prymusem kadetów Szkoły Chorażych był mł. chor. nawig. Władysław Kocan. Kadeci otrzymywali z rąk dowódcy Wojsk Lotniczych dyplomy. Naturalnie prymusi i dwaj z najlepszymi lokatami uhonorowani zostali nagrodami specjalnymi Ministra Obrony Narodowej, Dowódcy Wojsk Lotniczych i komendanta WOSL.

Spytacie zapewne, drodzy Czytelnicy, a co poza tym w Dęblinie? Powiem jedno — pięknieje nam ta szkoła coraz bardziej. Znow coś nowego budują. Nawet nie zdołałem zapytać komendanta co zamierza tym razem postawić, bo zajęty był uroczystościami, a także otwarciem wystawy młodych plastyków. Wystawę taką zorganizowano w WOSL w porozumieniu z Akademią Sztuk Pięknych. Oglądałem licznie zgromadzone obrazy powstałe w wyniku wycieczek artystycznych, obserwacji życia lotnictwa wojskowego dokonanych przez artystów plastyków. Obrazów było sporo, ale tematyka lotnicza może jeszcze na nich niezbyt wyraźna. Wiadomo, że jak od razu nie śląda się za sterami myśliwca naddźwiękowego, tak i od razu nie ma mowy, aby takiego myśliwca narysować.

Spytacie zapewne, a na jakich to samolotach będziecie latać w Dęblinie? Z przyjemnością odpowiem na wszystkie Wasze pytania — ale już chyba w następnym liście.

PAWEŁ ELSZTEIN



Dęblńska szkoła pięknieje nam z każdym dniem. Oto jeden z akcentów architektonicznych nowej Szkoły Orlik.

Promocja. Wielkie święto WOSL. 9 maja bieżącego roku najmłodszych swych oficerów promował dowódca Wojsk Lotniczych gen. bryg. pil. Henryk Michałowski.



A po promocji — defilada. Jak ci lotnicy wspaniale maszerują!

Może wkrótce i Ty, Drogi Czytelniku, zechcesz zająć pierwsze miejsce w kabinie tego właśnie samolotu jako uczeń pilot WOSL — Dęblin... W śluchawkach usłyszysz głos operatora: 23 zezwalam...

Zdjęcia: P. Elsztein





# NASZE TRASY

## PUNKT WIDZENIA

Tematu do niniejszego felietonu dostarczył list, który nadesłał nam jeden z naszych czytelników. Na trzech stronach papieru podaniowego opisał on swoje przeżycia podczas badań lekarskich, jakie przechodził w Dęblinie kandydaci do Wyższej Oficerskiej Szkoły Lotniczej.

Zanim ustosunkujemy się do tego co czytelnik napisał, pozwolimy sobie zacytować coś niecoś z jego listu: „Na zakwaterowanie kandydatów „zaadaptowano” typowe kilkupokojowe mieszkanie. W dwóch pokojach ustawiono piętrowe łóżka żelazne, tak dokumentnie wykorzystując przestrzeń, że może tam przemajaczyć noc kilkudziesięciu ludzi... Trzeci pokój to tzw. świetlica, w której znajduje się nawet telewizor (zle odbiera). Zarówno jednak świetlica jak i przedpokój stanowią rezerwowe pomieszczenia sypialne... Jest tam łazienka. Składa się ona z wanny i zamontowanych nad nią kranów z zimną wodą (niech się hartują!)... Dwóch żołnierzy służby czynnej z godną podziwu czerpliwością układa do snu przybyszających do późnych godzin nocnych kandydatów”.

W zakończeniu listu jego autor pisze tak: „Poruszyłem ten problem, gdyż wydaje mi się, że sytuacja nie jest taka jaką być powinna. Nie napisałem też tego, aby odstraszyć ewentualnych kandydatów do WOSL... Nawiasem mówiąc, byli tacy, którym tam się podobało”.

Điękujemy za szczerość, z jaką nasz czytelnik opisał swe wrażenia. Nie mogliśmy zacytować więcej uwag, gdyż brak na to miejsca.

My też pozwolimy sobie — na szczerość. Otóż, ponieważ jesteśmy urodzonymi optymistami i ludźmi ceniącymi poczucie humoru — pierwszym wrażeniem jakie nas oparowało po zakończeniu lektury listu, była autentyczna wesołość. Autor niniejszego felietonu bowiem był wielokrotnie w Dęblinie, ale — co stwierdza z zazdrością — nigdy jeszcze nie był „układany do snu przez żołnierzy służby czynnej”. Lubi też bardzo liczniejsze towarzystwo, wspólną wymianę wrażeń, myśli itp., i zakwaterowanie go w jednopokojowym apartamencie wyposażonym w szeroki tapczan, telefon, nawilżacz powietrza, dzwonek na posługaczkę... uważałby na terenie wojskowego garnizonu za rzecz wysoce podejrzaną.

Otóż, proszę zdać sobie z tego sprawę, WOJSKO nie jest ani pensjonatem „Jaguisia” w Busku Zdroju, ani też nie dysponuje zazwyczaj apartamentami widywanymi w filmach oglądanych pasjami przez zwolenników tzw. high life'u. Wielokrotnie pisaliśmy w „Skrzydlatę”, iż kandydaci na pilotów wojskowych muszą być ludźmi z gatunku twardych. Psychicznie i fizycznie. Autorowi niniejszego wydaje się, że przespanie nawet kilku nocy na żołnierskim łóżku, w liczniejszym towarzystwie i umyć się rano tudzież wieczorem w zimnej wodzie — nie powinno deprymująco wpłynąć na kandydata do Wyższej Oficerskiej Szkoły Lotniczej. Jeśli zaś tak się stało — to niestety znak, że z kondycją psychofizyczną takiego kandydata jest nie całkiem w porządku, że... za ciasna może mu się kiedyś wydawać kabina odrzutowca i za dużno może mu być w kombinezonie kompensacyjnym pilota maszyny osiągającej prędkość większą od prędkości dźwięku.

Żnak — trochę niepokojący. Chciałoby się poradzić młodemu człowiekowi: trzeba się hartować! Tak, właśnie jak sam napisał.

(z)

## AEROKLUB POMORSKI

Już po raz trzeci „Gazeta Pomorska”, Aeroklub Pomorski i oddział bydgoski Stowarzyszenia Dziennikarzy Polskich organizują lotniczy zjazd dla ludzi pióra. Tym razem Pomorski Rajd Dziennikarzy i Pilotów przeprowadzony zostanie w dniach 21-27 czerwca br., a jego trasą prowadzić będzie z Torunia do Konina, Włocławka, Płocka, Nasielska i z powrotem do grodu Kopernika. Do udziału w zawodach zaproszono 25 załóg, w tym dziennikarzy z prasy centralnej i województw, przez które

## KORESPONDENCJE

przeleca uczestnicy imprezy. Tematem konkurencji dziennikarskich będzie problematyka gospodarcza, naukowa i kulturalna nowo utworzonego województwa oraz ich dorobek. Na każdym z etapów załogi walczące będą o puchar ufundowane przez gospodarzy — województwo w poszczególnych miastach goszczących dziennikarzy i pilotów. Na zakończenie rajdu na lotnisku Aeroklubu Toruńskiego odbędzie się pokaz zespołowych skoków spadochronowych i akrobacji samolotowej.

9 maja Toruńska Przedziałnia Czesankowa „Merinotex” oraz Aeroklub Pomorski zorganizowały dla pracowników tej fabryki festyn lotniczy. Impreza miała upamiętnić nie tylko Dzień Zwycięstwa, lecz także 10 rocznicę uruchomienia zakładu i Dzień Włókniarza.

Pracownicy „Czesanki” mieli w większości po raz pierwszy zapoznać się bliżej z eksponowanym na płycie lotniska sprzętem latającym, obejrzeć popisowe skoki spadochroniarzy — indywidualne i grupowe, a także z flagą tej fabryki, podziwiać akrobacje samolotową w wykonaniu Z. Tredera, a także pokazowe loty szybowcowe. Warto dodać, że jedną z atrakcji były loty nad zakładem i nad miastem, zafundowane przez radę zakładową wyróżniającym się pracownikom. Skorzystało z tej okazji ponad 300 osób. Toruński festyn stał się dobrą propagandą lotnictwa sportowego. Do tak udanego przebiegu imprezy przyczyniło się nie tylko kierownictwo aeroklubu i dyrekcja „Merinotexu”, ale także ci spośród pracowników zakładu, którzy wcześniej zetknęli się ze sportem lotniczym, jak choćby inż. Jan Biskupski — pracownik „Merinotexu” i pilot w Aeroklubie Pomorskim.

Aeroklub Pomorski — w okresie największych upałów — patroluje lasy na obszarze całego województwa toruńskiego. 8 i 9 maja piloci aeroklubu wykryli aż sześć pożarów, które we wszystkich niemal przypadkach zostały wywołane przez osoby wypoczywające na terenach leśnych.

Bolesław Otręba

DO „SKRZYDLATEJ”  
*listy*

## DLACZEGO NIE W CSH?

Będąc kilka razy z rzędu w Warszawie, miałem okazję zakupić modele plastikowe samolotów rodzimej produkcji w skali 1:72 i 1:144, wyprodukowane przez Podlaskie Zakłady Przemysłu Terebowego w Siedlcach. Modele samolotów „Caravelle”, MiG-15, TS-11 „Iskra” czy śmigłowca Sikorski S-55 wydają mi się zupełnie dobre i mogłyby się znaleźć w propozycjach Centralnej Składnicy Harcerskiej. Ale się nie znalazły, ponieważ ich sprzedaż zajmują się kioski „Ru-chu” na terenie tylko Warszawy. Wielokrotnie jako Wasz stały czytelnik miałem możność przeczytać, jak to

CSH zabiega o to, aby tego typu produkcja modeli plastikowych ktokolwiek z producentów krajowych zechciał się zainteresować. Producent — produkuje, ale nie dyktuje, że CSH go do tego zachęca. Być może CSH o tym nie wie, że coś takiego ukazało się na rynku, więc chciałbym zaproponować zainteresowanie się podanymi wyżej modelami, co by sprawiło wielką radość naszym modelarzom, od dawna oczekującym na nasze modele.

A przecież w propozycjach CSH dla modelarzy na ten rok znajdują się modele samolotów MiG-15 i PZL-11c, które sprowadzane są za dewizy. Modele te były i są produkowane w naszym kraju i nie ustępują jakością produktom firm zachodnich. Widocznie jednak łatwiej je zakupić za granicą za środki dewizowe, niż sięgnąć do krajowych producentów. Ponieważ ambitna spółdzielnia z Pruszkowa deklarowała publicznie, że chętnie podejmie produkcję modeli w skali 1:72, proponuję, aby wszystkie do tej pory opracowane matryce i oprzyrządowanie przekazać z innych spółdzielni i zakładów pracy (Ursus i Siedce) do Pruszkowa i w ten sposób doprowadzić do systematycznej produkcji modeli plastikowych. Wydaje mi się, że w powyższych poczynaniach powinna odegrać pierwszoplanową rolę CSH. Na razie — proponuję jednak bliższe i konkretne zainteresowanie się modelami samolotów z Siedlec, w taki sposób, aby znalazły się one u naszych modelarzy za pośrednictwem sklepów CSH.

Janusz Jarosiński  
Kielce

lotów plastikowych w skali 1:72.

Kazimierz Panek — ul. Żeromskiego 88/1, 50-312 Wrocław. Chciałby dokonać wymiany modeli samolotów w skali 1:72 (jest w posiadaniu m.in. wszystkich typów modeli produkowanych w CSRS przez zakłady Kovoavody Prostejov).

Krzysztof Radzanowski — ul. Kościelna 1 bl. 11/8, 05-000 Pruszków. Chętnie wymieni modele samolotów w skali 1:72. Prosi również nawiązać korespondencję z innymi modelarzami.

Jerzy Fuchowski — ul. Żwirki i Wigury 8a m. 15, 83-000 Pruszcz Gd. Kolekcjonuje modele samolotów i samochodów w skali 1:72 i 1:100. Poszukuje plastikowych modeli samolotów radzieckich, w barwach polskich.



Witalij Zigaiko — ul. Gospiatnaja 34 m. 59, 420012 Kazań, ZSRR. Jest stałym czytelnikiem naszego tygodnika. Ma 16 lat, a od 3 lat kolekcjonuje fotografie, plany i modele plastikowe samolotów wojskowych całego świata. Chciałby korespondować z kolegami z Polski o podobnych zainteresowaniach.

Wojciech Chowaniec — ul. Kowaniec 9, 34-400 Nowy Targ. Poszukuje modeli samo-

# GŁOSY: ODCIOŚY

## SŁOWO SIĘ RZEKŁO...

W tygodniku „Transport i Drogi” (nr 14) ukazał się artykuł pt. „Warunki pracy w lotnictwie”. Jest to, praktycznie, ocena Prezydium Zarządu Głównego Związku Zawodowego Transportowców i Drogowców, sformułowana na posiedzeniu tegoż zarządu 13 kwietnia br. Ogólnie brzmiała ona dość minorowo, albowiem — jak czytamy w artykule — jedną z głównych przyczyn nie najlepszych warunków pracy w lotnictwie „...jest niedoinwestowanie portów lotniczych, zaplecza technicznego i zaplecza socjalnego. Błędna polityka inwestycyjna lat sześćdziesiątych spowodowała, że porty i ich zaplecze projektowane były i budowane bez uwzględnienia perspektyw rozwojowych w dziedzinie transportu lotniczego. Jaskrawym przykładem tego może być Międzynarodowy Port Lotniczy w Warszawie, w którym liczba obsługiwanych osób jest znacznie większa niż projektowane możliwości. Podobnie port lotniczy w Katowicach oddany do eksploatacji w 1968 roku z założeniem obsługi dwóch samolotów dziennie, a obsługujący obecnie po 15 lotów planowych i średnio 10 czarterów... Ocena poczynił zmierzających do poprawy warunków pracy przeprowadzona przez Inspekcję Pracy Związku zawodowego upoważnia do wytykań wniosków, że wszystko co w tej dziedzinie się robi ma charakter doraźny i tymczasowy, bowiem brak generalnego opracowania koncepcji rozwoju komunikacji lotniczej nie daje możliwości zatisfakcji istotnych spraw tej ważnej dziedziny gospodarki narodowej...”

Nie są to wnioski zbyt odkrywcze, ale dobre, gdy je się przypomni, zwłaszcza, że przewodniczący ZG ZZTID stwierdził — jak pisze tygodnik — że „związek będzie popierał propozycje administracji zmierzające do dalszego rozwoju lotnictwa, tej ważnej gałęzi gospodarki narodowej”. W imieniu administracji można więc chyba za to poparcie podziękować.

wać. Byleby tylko nie skończyło się ono na słowach...

A teraz — o wymianie słów, jaka miała miejsce na krajowym dworcu lotniczym w Warszawie między pasażerem, a dyspozytorem lotów. Historię tę opisuje szczegółowo jeden z uczestników tego dialogu (redaktor Roman Kaluża) na łamach „Perspektyw” (12.03.1975 r.) w artykule pt. „Ja panu pokażę...”. Jak wynika z artykułu, zaczęło się od jakiegoś stawiania zainteresowanemu przeszkód w odlocie do Krakowa, a skończyło na nietypowej wymianie słów. „Ostatnia osoba lecąca do Krakowa — pisze red. Kaluża — przeszła przez kontrolę dokumentów, ale autobus z płyty lotniskowej jeszcze nie odjechał. Jeszcze mógłbym zdać. Jeszcze mogłem dołączyć: nie straciłbym ani umówionego spotkania, ani nerwów, ani 340 złotych za bilet, ani zaufania do LOT... Jeszcze raz proszę dyspozytora o kartę odlotu. Tłumacz, że lecicie muszę, tłumacz, że przecież nie opóźniłem lotu, że jeszcze zdążę, że wszystko przez skrócenie czasu odprawy itd. „Albo pan odejdzie, albo pana wyprowadzę” — usłyszałem w odpowiedzi. Odszedłem. Poszedłem dowiedzieć się, czy nie ma miejsca w innych samolotach. Nie było. Dyspozytor, rozpromieniony, sędział za biurkiem czytając gazetę. Podszedłem i powiedziałem: „W życiu nie widziałem takiego skończonego chama”. Krzyk, rumor, wezwano milicję. Obrząz urzędnika na służbie. O to właśnie mam mieć sprawę sądową. Sprawa się nie martwi. Śluszność nazwania urzędnika LOT-u jak wyżej — jestem w stanie udowodnić i uzasadnić etymologicznie, merytorycznie i jak tylko kto chce”.

Redaktor Kaluża się nie martwi... Zresztą sąd orzeknie. Niezależnie jednak od tego, gdy takie rzeczy się czyta — robi się człowiekowi ogromnie smutno.

JORMA





KLUB AMATORÓW LOTNI

## GŁOS Z LUBLINA

Fakt objęcia patronatu przez Zarząd Główny Aeroklubu PRL nad najpiękniejszą dziedziną sportu i najwspanialszą formą rekreacji, przysłałem z wielkim osobistym entuzjazmem. Lotnictwem pasjonuję się od wieku „przedszkolnego” — nie zostałem jednak pilotem wojskowym, co było moim największym pragnieniem, pracowałem natomiast w przemyśle lotniczym na stanowisku konstruktora-technologa. Obecnie wykonuję zawód zupełnie niezwiązany z przemysłem, a konstrukcjami lotniczymi zajmuję się jako amator. Przedmiotem moich zainteresowań szczególnych jest aerodynamika małych prędkości.

Jestem stałym czytelnikiem „Skrzydlatej Polski”, którą przeniebuję od kilkunastu lat. Dla „Skrzydlatej” mam wyjątkowy sentyment i traktuję ją jako znakomite źródło informacji. Zamieszczona przed laty w „Skrzydlatej” informacja i zdjęcie miękkości użytego do przenoszenia ładunków — zastrzygnięta mi nie bardzo, ale nikt wtedy nie przypuszczał, że może z tego powstać najpiękniejsza forma swobodnego latania. Ukazanie się w „Skrzydlatej” pierwszych lotni było dla mnie prawdziwym szokiem. Od razu zabrałem się do teoretycznych studiów, budowy i badań modeli w zaopatrzonej (domowym) tunelu aerodynamicznym. Jak wszyscy entuzjaści budowy miękkości, natknąłem się na ogromne trudności materiałowe. Zdobyć materiał do budowy zajęło mi rok czasu. W ostatecznym wyniku powstała konstrukcja zbliżona do klasycznego Rogallo, jednak o cechach indywidualnych i indywidualnych rozwiązaniach konstrukcyjnych — podzespołów i detali. Całkowicie składana, najdłuższe elementy nie przekraczają 2,8 m. Montaż dwustopniowy — do transportu odległego i bliskiego. Montuje łatwo jedna osoba wg systemu i specjalnych kluczy bez pośpiechu w ciągu 70 min. Oryginalne węzły konstrukcyjne, pracujące na dużej powierzchni, eliminują konieczność robienia przelotowych otworów w rurach i stosowania śrub. Węzły te poddane zostały badaniom wytrzymałościowym oraz zmęczeniowym i znacznie przekraczają normy bezpieczeństwa obowiązujące w przemyśle lotniczym. Konstrukcja z rur stalowych  $\phi 40 \times 1,5$  i  $\phi 36 \times 1,5$  mm (sterownica) z wypełniaczem drewnianym nasączonym preparatem wodoodpornym, linki z włókien sztucznych (szajdowe) o różnej średnicy, pokrycie ze stylonu impregnowanego. Powierzchnia całkowita — 18 m<sup>2</sup>, masa — 18 kg, rozpiętość — 7,1 m. Miękkość nosi nazwę „Fenix” F1.

„Fenix” F1 jest lotnią doświadczalną, powstałą w wyniku obserwacji i badań modelu w „domowym” tunelu aerodynamicznym. „Fenix” F1 posiada profil zbliżony do samostatecznego, szczeliny aerodynamiczne działające przy kątach nadkrytycznych. Wyniki lotów próbnych — bardzo obiecujące. Lotnia wykazuje dobrą stateczność nawet przy silnych i porywistych wiatrach. „Fenix” jest w trakcie oblatywania od października ubiegłego roku. Budowa tej konstrukcji wymaga dobrej ślusarki i dobrze wykonanych spawów. Swoje doświadczenia i wnioski z lotów „Fenixa” F1 wykorzystam w projektowanym obecnie miękkości „Fenix” F-2.

„Fenix” F-2 wykonany zostanie z podzespołów pierwszego, użytych w innym układzie z wieloma zmianami i wymianą niektórych podzespołów i detali. Uważam, że jest to założenie interesujące. Można bowiem z tych samych elementów łatwo uzyskać dwie lotnie o bardzo różnych charakterystykach. „Fenix” F-2 będzie posiadał samostateczny profil płata o zmiennych właściwościach aerodynamicznych sterowanych w locie.

Wiele się ostatnio mówi i pisze o przepisach, że będą i wszystko załatwią. Wspomina się o czymś w rodzaju „karty rowerowej” dla lotniarzy. Wyda mi się, że warto by się zastanowić nad rozsądnymi przepisami. Doświadczenie niejednokrotnie wykazało, że łatwo jest ustanawiać przepisy, trudne jest je jednak modyfikować i ogromny potencjał inteligencji zaangażowany jest w ich szczęśliwe omijanie. Pamiętajmy o tym, aby nie za wiele „barier” ustawić na szlaku, a których baliśmy latać. Człowiek w swoim odruchu naturalnym jest wystarczająco rozsądny i trzeba mieć do niego zaufanie. Kto potrafi zbudować lotnię o przyzwoitej doskonałości, posiada wystarczającą świadomość skutków ewentualnych błędów w praktycznym jej użyciu. Kto nie potrafi zbudować dobrej lotni — nie uniesie się w powietrze.

Jeszcze raz pragnę złożyć Wam wyrazy uznania za wielki wkład w popularyzację swobodnych lotów na miękkościach-lotniach w Polsce i nieśmiało proponuję swoją kandydaturę do KAK-u.

Zbigniew Fryderyk Kosmala  
Lublin

## NA LOTNIACH ZE ŚNIEŻKI

Notatka w przedświątecznym numerze „Słowa Polskiego” o próbie lotu ze Śnieżki, jaką zapowiedział znany austriacki lotnik Ernst STEGER, zaskoczyła wrocławskie środowisko ludzi-płatków. Zarząd Sekcji Pilotów Lotni przy Wrocławskich Zakładach Elektronicznych „Mera-Elwro” zwołał nadzwyczajne zebranie. Nie było czasu na debaty. Decyzja zapadła: jeżeli jutro Austriak poleciał, polecą także ktoś z „Elwro”.

Zadanie to otrzymał Włodek TALAŃCZUK. Obrano najprostszy tryb: — Leć za plecami mistrza i staraj się polecieć dalej, lub dłużej utrzymać się w powietrzu.

W niedzielę Włodek wyciągnął z łóżek zaspanych: Stegera i Kudkę, którzy już przebywali w Karpaczu.

— Chcę lecieć z Austriakiem — oświadczył Włodek.

Czesiek Kudka z wrocławskiej AWF przetłumaczył to na niemiecki, a sympatyczny Ernst odparł zakłopotany: — Dobrze, lecz ja mam lotnię jednoosobową...

Kiedy sprawa się wyjaśniła, Austriak był szczerze uradowany. Od samego początku sudeckiej wyprawy obu lotniarzom towarzyszyło żywe zainteresowanie licznymi turystami i bardzo życzliwy stosunek miejscowych władz. Kierownik Karkonoskiego Parku Narodowego udzielił zezwolenia na lot. Takie samo stanowisko zajął Komendant Strażnicy WOP. Obsługa wyciągu przetransportowała sprzęt i lotniarzy poza kolejnością. O godz. 13 (18.4.1976 r.) piloci byli już na najwyższym wzniesieniu Karkonoszy. Nie zabrakło tu elementów humorystycznych. Kiedy lotniarze pragnęli z urwiska rzucić sondę i rozpytywali turystów o potrzebny do tego celu papier toaletowy, posypali się dowcipy i nie mniej jednoznaczne uwagi.

O 13.35 wystartował Steger, a kilka sekund później wyszedł w powietrze Polak. Wiatr 4,5–6 m/s o kierunku północno-zachodnim. Po odejściu od zbocza, Ernst skierował lot ku dolinie Łomnicki, Talańczuk wykonał zakręt w prawo i napotkawszy silne prądy wznoszące skwapliwie to wyko-

rzystał. Po dwu minutach lotu Polak zarobił na Austriaku ok. 150 m wysokości. Pod podszewkami miał 700 m powietrza. Steger wykonał nawrót i „czując” powoli zaczął pisać się w górę. Po czterech minutach lotu lądował w okolicy Granatów, a Polak jeszcze przez półtorej minuty znajdował się w powietrzu.

Ernst Steger — instruktor lotniarstwa z Innsbrucka, legitymujący się liczbą ponad 2000 lotów alpejskich, zapowiedział rewanż.

Doszło do tego w poniedziałek 19.IV. Jeśli komuś uda się wylądować w Wilczej Porębie, to oprócz zaliczenia Śnieżki padnie rekord wysokości. Powyżej 1000 m nikt jeszcze w Polsce nie latał. Wystartowali. Warunki jak w dniu poprzednim, lekkie zamglenie. Tym razem Austriak leci w kierunku Kopy. Talańczuk przyjmuje ten sam tryb taktyczny co w poprzednim locie, starając się jak najdłużej przebywać w strefie prądów zboczowych. Historia się powtarza. Steger ląduje po pięciu minutach lotu i nie dolatuje do wyznaczonego celu. Polak zatacza krąg nad dachami Wilczej Poręby i po 8 min 48 s lotu przyziemia się w obrębie osady.

Tutaj snów przydarza się Włodekowi zabawne zdarzenie. Jakaś zaskoczona turystka, której do słownictwa z nieba spada facet do stóp, spytała:

— A pan, skąd?

— Z Wrocławia — odpowiada przytomnie Talańczuk.

— Taki kawał drogi w powietrzu?!

Według planów SPL „Mera-Elwro” dopiero w czerwcu miały być podjęte próby lotu ze Śnieżki, a w sierpniu lub wrześniu br lot ze Śnieżki. Do udziału w tych lotach zamierzano zaprosić Łukowskiego i Mądryka, bowiem lot za doświadczonym liderem jest bezpieczniejszy, jeśli w grę wchodzi wysokość tego rzędu. Życie koryguje wżwyt najambitniejsze plany. Za sprawą wrocławskiej AWF, a ściślej za sprawą asystenta Wydziału Spadochronowego Czesława Kudki, który zaprosił do Polski Ernsta Stegera, udało się wrocławskiemu lotniarzowi zdobyć najwyższy szczyt Karkonoszy. Wysokość lotu, odczytana z wysokościomierza zerowanego na Śnieżce, wyniosła 1000 m. Miejsce lądowania według mapy znajduje się na wysokości 500 m, przyjęto zatem, że lot odbył się z wysokości 1020 m.

Jacek Gawęda — Wrocław



## KĄCIK PORAD

Ciezy mnie bardzo fakt, że moja propozycja załatwienia w „Skrzydlatej” stałej rubryki pt. „Kącik Porad” dotyczącej lotniarstwa znalazła u Was zrozumienie. Wyda mi się, że zanim ukaże się na naszym rynku książkowym podręcznik traktujący o tych tematach, może on stanowić cenny materiał szkoleniowy, tym bardziej, jeśli wypowiedzieć się w nim będzie szerokie grono doświadczonych pilotów lotni. Oto moja następna informacja do „Kącika Porad”.

Sporty uzupełniające i przeciwwskazane. Każdy sportowiec uprawiający sport zasadniczy urozmaica go sportami uzupełniającymi. Podnoszą one sprawność fizyczną i przyczyniają się do osiągnięcia lepszych wyników w dyscyplinie zasadniczej. Lotniarstwo nie jest w tym przypadku wyjątkiem. Pomimo tego, że latać możemy przez cały rok, to jednak każdy pilot lotni powinien znaleźć czas na sporty uzupełniające. Wymieniać tu można sporty zalecane i sporty przeciwwskazane. W naszym przypadku sporty uzupełniające podnoszą kondycję fizyczną i uodporniają organizm pilota na ewentualne wazy. Natomiast sporty przeciwwskazane mogą mieć ujemny wpływ na kondycję. Spowodować też może niepożądaną kontuzję, eliminującą na jakiś czas pilota z dalszych lotów.

Do sportów uzupełniających zaliczamy: gimnastykę szwedzką, gimnastykę przyrządową, jazdę figurą na lodzie, narciarstwo, wioślarstwo (nie wyczynowe), pływanie, skoki do wody, siatkówkę.

Do sportów przeciwwskazanych zaliczamy: biegi, kolarstwo, boks, piłkę nożną i wszystkie sporty forsowne.

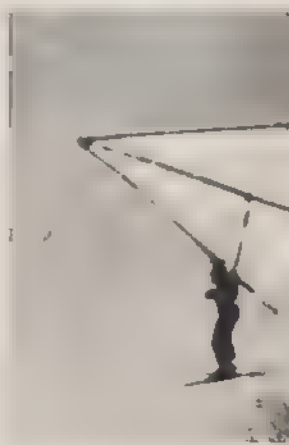
Kierownik  
Klubu Pilotów Lotni „Dedał”  
Leszek Bednarski — Gdynia

## LATAM NA LOTNI

Gorąco dziękuję za przyjęcie mnie w szeregi lotniarzy KAL. Teraz czuję się człowiekiem lotnictwa. Latam na swojej lotni dużo, bo latanie daje mi olbrzymie zadowolenie. Dla lotni rzuciłem swoje jeszcze liczące się na skale międzyokręgową wyniki w lekkiej atletyce, badmintonie i tenisie.

Łączę najserdeczniejsze pozdrowienia dla Redakcji mojego najwspanialszego tygodnika.

Józef Gigoń  
Nowy Targ



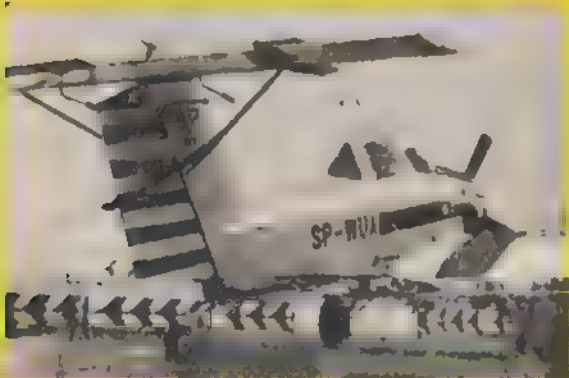




# XI salon lotniczy w Hanowerze

KORRESPONDENCIA WŁASNA  
Zdjęcia: J. Metelski i „Air-Cosmos”

Widok ogólny wystawy lotniczej i astronautycznej w Hanowerze.



Nasz PZL-106 „Kruk” na stoisku wystawowym (wyżej) oraz przedstawicielstwo LOT-u w Hamburgu (niżej).



LOT-owski Tu-134 kipi gwałtem, wypełniony po brzegi pasażerami. Cel mojej podróży: jedenaście (1-9 maja br.) Wystawa Lotnictwa i Astronautyki w Hanowerze. Tymczasem lądujemy w Hamburgu, okazja obejrzeć miasto. Blisko głównego dworca kolejowego placówka LOTU. Wpadam, by zapewnić sobie powrotne miejsce w samolocie.

— Na piątek, za tydzień? Niestety, brak miejsc — na szczęście to nie do mnie. Pracownica placówki informuje kogoś telefonicznie.

Na linii RFN — Polska ruch ogromny, na tym połączeniu LOT na pewno nie traci. Niech tylko jeszcze zacznie się sezon targów i wystaw! Nasze linie lotnicze mają w RFN 3 ekspozytury: we Frankfurcie n/Menem i Hamburgu, a przed 2 laty tę ostatnią solidnie odciążała Kolonia — wyjaśnia mi przedstawicielka biura.

Dwie godziny jazdy pospieszonym i oto ponad półmilionowy

Hanower. Miasto targów i wystaw, jak u nas Poznań. Zwiadam najpierw Targi Hanowerskie. Reklamować ich nie trzeba: 4777 wystawców z ponad 30 krajów. Polska wystawia tu od 1957 r. i podobnie jak przed rokiem, jest największym wystawcą spośród krajów RWPG. Naszym tegorocznym szlagierem jest energetyka (m.in. chłodnie kominowe, turbozespoły). Duże zainteresowanie wzbudzają na ulicach miasteczka targowego nasze zgrabne elektryczne „Melexy”, reklamowane przez PEZETEL.

Nad terenem targów unosi się reklamowy balon na uwięzi.

Hanowerskie wystawy łączy jeszcze jedna istotna rzecz: przez blisko tydzień obie imprezy bieżą równolegle i wymienione przedstawienia — targi i wystawa lotnicza — uzupełniają się znakomicie!

Nad Targami bzykają bez przerwy niewielkie śmigłowce przrzucające gości i zwiedzających na hanowerskie lotnisko.





Wyżej: Samoloty na płycie lotniska. Na pierwszym planie sportowo-turystyczny Mooney M-20F, w głębi — dyspozycyjny HS-125. Niżej: Nowoczesny ciągnik lotniskowy holuje „Airbusa” A-300 po locie pokazowym.



Decydujemy się jednak na autobus, bo 7 minut powietrzną taksówką pokłębilibyśmy 2 dewizowe diety.

Lotnisko Hanower-Langenhagen. Budynki portu wyglądają z góry jak klepsydra, czyli jak woła wrażliwi — jak dwa złaczone wierzchołkami trójkąty. W zwięźniu klepsydry budynek wejściowy z kantonami linii lotniczych, w „trójkątach” odprawa, a potem „rękawem” do samolotu. A wszystko prawie czarne, w amerykańskim stylu (banki, porty lotnicze), z mocno przydymionymi szybami.

Dla portu lotniczego targi i wystawa lotnicza oznaczają 3-krotnie większy niż normalnie ruch. W godzinach szczytu odprawia się jednocześnie do 3000 pasażerów. 4 dodatkowe loty dziennie do Frankfurtu i Zurychu, 2 połączenia więcej do Londynu, Paryża, Amsterdamu i Mediolanu. I to takimi kolosami, jak Boeing-747, DC-10 czy „Airbus”.

Tuż obok portu — tereny wy-

stawy lotniczej: trzy duże hale (15 tys. m<sup>2</sup> pod dachem) i 150 maszyn wszelkiego typu z 11 krajów na płycie lotniska. Wystawa nie robi przytłaczającego wrażenia, jest raczej kameralna i człowiek czuje się tutaj swojsko.

Nie moim zadaniem jest ocena, jak Hanower ma się do pozostałych europejskich wystaw lotniczych — w Paryżu czy Farnborough. Jedno jest pewne: nie ma tu np. „Sojuzów” lub „Apollo”, ani też Tu-144, a jego francusko-angielskiego konkurenta „Concorde” można podziwiać jedynie w skali 1:10.

Są za to samoloty od „Airbusa” klasy „prowincjonalny-Jumbo” do szybawca. Ogółem 340 firm i organizacji z 17 krajów, a wszystko powiązane w grupy tematyczne: samoloty i satelity, systemy napędowe, wyposażenie pokładowe i naziemne, paliwa, materiały konstrukcyjne i akcesoria, wyposażenie lotnisk, badania i nauka w astronautyce i lotnictwie. Stoiska w halach i

miejsce na płycie rozłazowane między wystawców z RFN, USA, Francji, W. Brytanii, Włoch i Izraela. Tym razem kraje socjalistyczne reprezentują dwie firmy: nasz PEZETEL i radziecki AVIAEXPORT.

Dlaczego w maju Hanower stał się stolicą światowego lotnictwa? Europa to jeden z najbardziej znaczących rynków dla producentów lotniczych z całego świata. Warto wejść choćby na rynek zachodniemiecki. Jego chłonność najlepiej dokumentuje 3900 pasażerskich odrzutów w barwach towarzystw lotniczych, 6000 samolotów dyspozycyjnych, sportowych i prywatnych.

RFN przywiązuje do imprezy dużą wagę. Dowodem jest obecność na otwarciu federalnego ministra gospodarki, Dr Werner Knieper — prezydent Federalnego Związku Niemieckiego Przemysłu Lotniczego i Astronautycznego przypomina na otwarciu, że w Hanowerze są obecne nie tylko firmy zachodniej Euro-

py i Ameryki: „Obraz został uzupełniony — ku naszemu zadowoleniu — przez wystawców ze Związku Radzieckiego i Polski. Z krajów, z którymi gospodarka RFN utrzymuje wciąż rosnącą współpracę”.

Dla naszego kraju i ZSRR, RFN jest obecnie największym partnerem handlowym wśród państw kapitalistycznych.

Idziemy na stoisko obejrzeć polską ofertę. Jest tam samolot rolniczy PZL-106 „Kruk” samolot wielozadaniowy PZL-104 „Wilga”, motoszybowiec SZD-45 „Ogar” oraz rodzina 2, 4 i 6-cylindrowych silników lotniczych „PZL-Franklin” o zakresie mocy 60—220 KM. W Hanowerze należymy do tradycyjnych wystawców i pokazujemy samoloty dobrze dostosowane do potrzeb rynku zachodniemieckiego. Weźmy „Wilgę”. Wylaczając towarzystwa lotnicze i wojsko, na początku 1975 r. na 5784 samoloty dopuszczone w RFN do lotu, ta kategoria maszyn reprezentowana była najliczniej — 4245. Świetnie też idą w RFN motoszybowce, których przed rokiem zarejestrowanych było ponad 700.

Zaglądam do katalogu wystawy. Reklamujemy się jako producent lekkich samolotów i szybowców. Oprócz tego śmigłowiec, przyrządy pokładowe i nawigacyjne, usługi agrolotnicze, silniki wysokoprężne i agregaty o mocy do 700 KM, elektryczne samochodziki „Melex”.

Co 7 samolot rolniczy światła pochodzi z Polski, co 3 śmigłowiec nawożący pola — ze Szwecji. Przyglądam się więc konkurencji: amerykański „rolnik” — Grumman „Ag-Cat” (masa całkowita 1700 kg i ok. 1 tony udźwigu chemikaliów). Amerykański Piper nie przywiózł swoich zapowiadanych samolotów rolniczych „Pawnee-D” czy też „Pawnee Brave” (ten ostatni o udźwigu nieco mniejszym od „Kruka”). Zachodniemiecka AGRO Flugzeuge wystawia tym razem lekki amerykański samolot sportowy Mooney.

Nasz „Ogar” ma za konkurentów dwa motoszybowce: RF-5b „Sperber” oraz „Blanika” z zachodniemiecką gondolą napędową SG-85.

Przemysł radziecki pokazuje dobrze znane dwusilnikowe śmigłowce: Ka-26 (masa startowa — 3250 kg) i Mi-8 (masa startowa — 12 000 kg). Ponadto jest Jak-40, trzysilnikowy odrzutowy samolot pasażerski zabierający 27 lub 32 pasażerów.

Solidne ogrodzenie broni przystępu do ustawionych na płycie samolotów i zwykli zwiedzający muszą z daleka sycić oko lekkimi sportowymi maszynami, od których różno (amerykańskie: Beech, Cessna, Piper, Rockwell; francuski Wassmer). Sporo też śmigłowców (francuski Aerospatiale; amerykańskie: Bell, Hughes, Sikorsky). Trochę sprzętu wojskowego — Dassault „Mirage” F-1, Fiat G-91, Panavia MRCA, „Phantom”. Z samolotów pasażerskich widzę poleżny Airbus A-300, Dassault „Falcon-20”, VFW-614.

Jak wyglądają perspektywy światowego lotnictwa widziane z wystawy hanowerskiej? Eksperci z Europy i USA są zdania, że niebawem nastąpi znowu ożywienie koniunktury, bo ruch lotniczy stale się rozwija. Dokładniej scharakteryzował rzecz całą na otwarciu wystawy federalny

minister gospodarki RFN twierdząc, że początkowo będzie trzeba jeszcze przetrwać 2—3-letni „chudy” okres, bo towarzystwa lotnicze na początku lat 70-tych zaopatrzyły się w sprzęt trochę na wyrost. Kto ten czas przetrzyma, będzie robił dobre interesy na początku lat 80-tych, kiedy skończy się cykl eksploatacji wielu maszyn i nastąpi powszechne odnowienie parku. W technice lotniczej przyszłych lat coraz większe znaczenie odgrywać będzie ekonomiczność transportu tzn. dostosowanie maszyn do potrzeb przewozowych i bardziej oszczędne zużycie paliwa. Nieodłącznym atutem samolotu, również przy sprzedaży, będzie stopień uwzględnienia wymogów ochrony środowiska.

Zachodnioeuropejski przemysł lotniczy i astronautyczny przyszedł na wystawę nie tylko z hasłami coraz ściślej kooperacji i konieczności szerokiej wymiany nowych technologii oraz doświadczeń. Zrozumiano bowiem, że samodzielnym rozwojem poszczególnych narodowych przemysłów lotniczych jest dzisiaj niemożliwy. Dlatego zachodnioeuropejskie dążenia idą w trzech kierunkach: kontynuowania wielkiego cywilnego programu budowy odrzutów pasażerskich („Airbus”, VFW-614), samolotów wojskowych (MRCA i „Alpha Jet”), jak też przemysłu astronautycznego.

Coraz śmielej poczynają sobie zachodnioeuropejski przemysł astronautyczny. Rej wodzi ESA (Europejska Agencja Astronautyczna), do której należą: Belgia, Dania, RFN, Francja, Włochy, Holandia, Szwecja, Szwajcaria, Hiszpania i W. Brytania. ESA przedstawia swój europejski system łączności satelitarnej oznaczony ECS, który zepnie jedną kłamarą zachodnioeuropejski system telekomunikacyjny (telefon, telegrafia, transmisja programów Eurowizji). Na pierwszy ogień pójdzie eksperymentalny satelita komunikacyjny OTS. W połowie przyszłego roku wyniesie go z Przylądka Canaveral na stacjonarną orbitę (mniej więcej nad Genewą) rakieta „Thor-Delta”. Jego zadaniem będzie sprawowanie niezawodności naziemnych urządzeń, eksperymentalna transmisja 2000—5000 połączeń telefonicznych i jednej lub dwóch audycji telewizyjnych. OTS jako pierwszy satelita telekomunikacyjny pracować będzie w zakresie częstotliwości 11—14 GHz.

Jeśli OTS się sprawdzi, na początku lat 80-tych zostanie zrealizowany wspomniany już program ECS. W 1980 r. musi mieć przepustowość 5000 połączeń telefonicznych (między punktami oddalonymi o co najmniej 800 km). W 10 lat później wymagać się będzie od niego 4-krotnie większej wydajności. ECS sięgać będzie aż po Islandię, Północną Afrykę i Środkowy Wschód.

System OTS/ECS da się przekształcić w różne warianty — w oparciu o niego przystępuje się w końcu przyszłego roku do wprowadzenia satelity telekomunikacyjnego „MAROTS” przeznaczanego dla nawigacji morskiej. W przedsięwzięciu uczestniczy 9 krajów, pod których banderą pływa 36% światowego tonażu.

Na wystawie głośno też było o europejskim programie „Spacelab”.

Inż. JERZY METELSKI



# MISTRZOSTWA POLSKI JUNIORÓW W KLASIE MODELI HAŁOWYCH

Zawody rozegrano 8 i 9 maja w godzinach nocnych (22.00-10.00) we wrocławskiej Hali Ludowej. Na starcie stanęło 22 juniorów i 42 seniorew (w tym reprezentant klubu Erfurt - Lutz Schramm z NRD). Zawody ze względu na dużą liczbę uczestników rozegrano następująco ustalono otwartą kolejkę startów od godz. 0.00 do 08.30; do pomiaru czasu stanęło pięć komisji sportowych - od godz. 4.00 siedem. Mimo tego zawodnicy nie wykonali sześciu startów. Komisja zatwierdziła wnioszek, by starty ograniczyć do czterech. Wyniki obu imprez podano w tabelkach. Warto jednak krótko podsumować imprezę. Wnioski następujące:

- Mistrzowa dla juniorów muszą być rozgrywane w dwóch dniach.
- Trzeba ustalić minimalny czas lotu kwalifikujący do wzięcia udziału w Mistrzostwach Polski dla juniorów (np. 15'00" + 13'00" = 30'00").
- Imprezę dla seniorów zorganizować w innym terminie.

Aby uzasadnić wnioski podaje, że czasy lotu medali juniorów były bardzo zróżnicowane. Zwycięzcy osiągnęli czasy lepsze niż wielu seniorów, a byli i tacy, którym obsługa modelu i sam start nastęrczały tyle kłopotu, że ich uczestnictwo w zawodach było po prostu nieporozumieniem. Wydało mi się, że stać nas teraz na ustalenie minimum kwalifikującego do startu w mistrzostwach dla dobra poziomu imprezy i samych zawodników.

Zawody dla seniorów można rozegrać w nocy i w jednym dniu, bowiem liczba około 12 osób przy otwartej kolejce startowej wykona po sześć startów. Warunek jeden — zawody dla juniorów i seniorów muszą odbyć się w innych terminach.

Kierował imprezą oraz nagrody, dyplomy i medale wręczał szef modelarstwa lotniczego Aeroklubu Wrocławskiego, Dionizy Boratyński, a Komisja Sędziowska przewodził i funkcję sekretarza zawodów pełnił niżej podpisany.

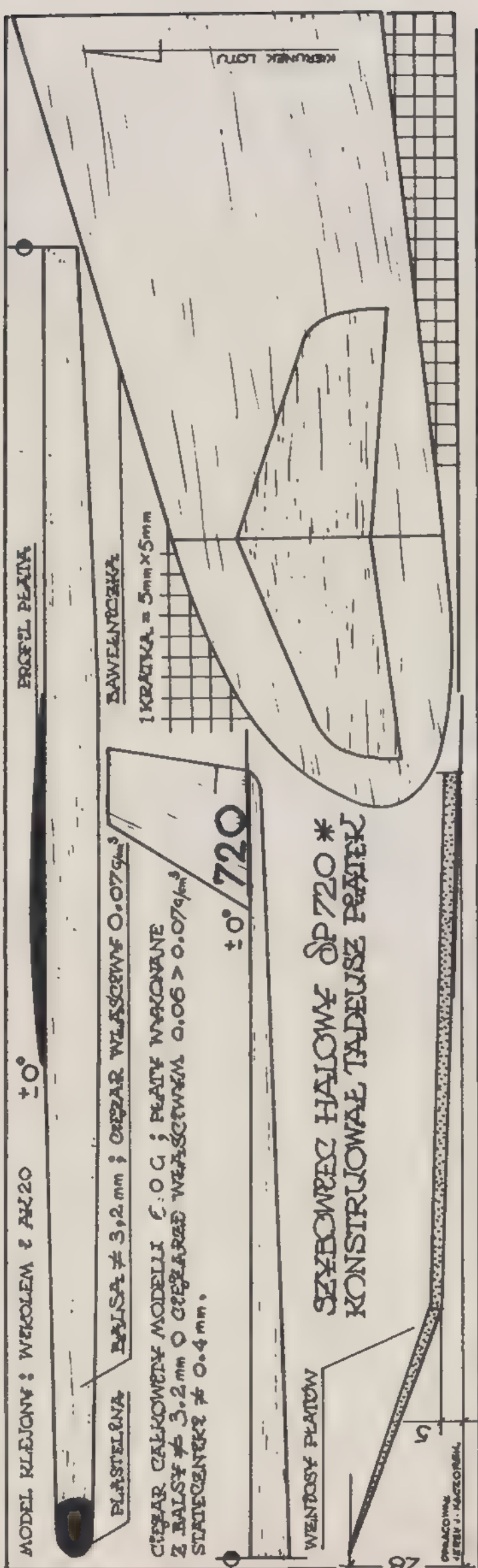
**JERZY KACZOREK**

## WYNIKI JUNIORÓW

Y MISTREOSTWA POLSKIE		FID* JUNIOREK					1976
IMIE NAZWISKO	AEROLUB	LOT*					SUMA PUNKTOW Wszystkich
		I	II	III	IV	MIĘD.	
Barbara HUSZAK	BracLandz	28.59	20.08	10.20	27.08	I	50'21"
Paula FRACZKOWICZ	"	23.44	26.53	21.05	26.48	II	32'43"
Magdalena TRZOFER	BracLandz	21.82	21.31	26.08	25.20	III	31'29"
Patrycja CZERWONSKI	BracLandz	16.18	26.18	12.13	23.08	IV	31'26"
Joanna NIEDZIAS	"	21.36	21.30	08.08	19.36	V	43'00"
Jan ZEDER	"	26.25	18.04	19.01	08.15	VI	42'24"
Joanna RABIELSKI	Explozja	15.14	10.14	19.15	05.07	VII	38'29"
Wojciech SZENARCZ	"	15.11	13.35	13.35	19.39	VIII	33'50"
Janek LANDOWSKI	"	16.15	07.11	08.44	0	IX	28'55"
Włodzisław PAWLIK	"	13.05	13.55	0	0	X	28'58"
Mikołaj SKIBA	"	10.01	07.01	15.01	08.01	XI	25'05"
Witold GMIERZ	"	09.15	12.15	03.19	11.34	XII	23'52"
Slawomir DUTKOWICZ	"	06.26	05.26	12.46	0	XIII	23'23"
Sylwester ZAREMSKI	"	00.05	07.58	01.50	14.11	XIV	20'20"
Marek RYDOWICZ	"	08.28	07.40	10.05	0	XV	19'35"
Dariusz BACHOLSKI	"	00.04	10.16	06.05	0	XVI	18'46"
Janek MACHOWSKI	"	02.45	04.45	06.26	0	XVII	18'11"
Stanisław JAGŁA	"	05.17	08.41	0	0	XVIII	13'58"
Sławomir DEMBER	"	00.07	00.51	08.11	0	XIX	09'08"
Tomek DEMBER	"	00.01	0	0	0	XX	00'31"
Joanna DUCHOWSKA	"	0	0	0	0	XXI	0
Marek JABLONSKI	"	0	0	0	0	XXII	0

## WYNIKI SENIORÓW

Lucia & napawisko	Donchub	60' 18"
Edward Czapala	Slaski	50' 25"
Ryszard CZECHOWSKI	Wielkopolski	58' 26"
Piotr Stefan BOMBOL	Kujawski	57' 17"
Julia SCHRAMM	E. R. D.	58' 05"
Edward KILWA	Legnicki	50' 44"
Abignier SZYMANSKI	Bractowski	47' 37"
Jerzy KAPUSNIAK	Bydgoski	45' 29"
Stanislaw SIERKO	"	42' 19"
Jan DIHM	Thakowski	40' 53"
Roman NIEDZIELSKI	Trubnik	31' 40"
Maciej CZAJKA	Grudziadzki	25' 23"
Stanislaw GARLOCKI	Trakowski	



# MODEL

**O**bserwuję często młodych modelarzy, którzy zafascynowani swoim nowym hobby i kolorowym opakowaniem plastikowego zestawu, bezkrytycznie kupują każdy zestaw plastikowego samolotku jak i nawinle im się pod rękę. Jest szczególnie przykre obserwować takie scenki na „pchlim targu” w stolicy pod Hutą „Warszawa”, gdzie modele samolotów osiągają horrendalne ceny, często kilkakrotnie wyższe od cen nominalnych. Zbyt często zakupami modelarskimi kieruje niewiedza o tym co znajduje się w pudełku i jaką to przedstawia wartość, dlatego spróbuję pomóc kolegom modelarzom przy wyborze modeli.

Nie wiem czym kierowano się w Centralnej Składnicy Harcerskiej przy wyborze modeli do sprzedaży w Polsce, wiem natomiast, że sprowadzone do nas modele np. firmy Revell czy Airfix są w wielu przypadkach niewiele warte. Należy pamiętać, że formy wtryskowe do tych modeli powstały w latach 1962—1964 i to co wtedy było rewelacją, dziś razi swymi brakami. Aby nie być gołosłownym, przytoczę przykłady błędów w modelach tych firm. Na początek nasza ulubiona P-jedenastka:

1. Za wąskie usterzenie poziome, zbyt trójkątny obrys usterzenia
2. Zbyt wąskie skrzydła
3. Za duża stożkowa osłona karteru  
**silnika**
4. Nieprawidłowy („łepy”) obrys przekroju kolektora spalin na osłonie silnika
5. Osłona silnika przy kadłubie zamknięta prostopadłą ścianką, gdy tymczasem powinien tam być wyłot powietrza chłodzącego
6. Zupełny brak wyposażenia kabiny
7. Za duże szachownice na górnej powierzchni skrzydła

Można by wyliczyć jeszcze szereg drobniejszych błędów, ale myślę, że tyle wystarczy by stwierdzić, że model jest niewiele wart.

Oto drugi przykład firmy Revell.  
Samolot P-51 D „Mustang”:

1. Zupełnie nieprawidłowy obrys rzutu bocznego kadłuba. Kadłub jest jakby przełamany
  2. Nieprawidłowy obrys owiewki kabiny pilota
  3. Zły profil skrzydła i zły obrys skrzydła
  4. Za duże, ordynarne nity
  5. Złe podwozie
  6. Brak wyposażenia kabiny
- Inny przykład: P-39Q „Aircobra”
1. Za długi o 6 mm kadłub
  2. Zły obrys kołpaka śmigła
  3. Rozpiętość usterzenia poziomego za duża o około 10 mm
  4. Błędy w obrysie skrzydła
  5. Brak wyposażenia kabiny



# MODELOWI NIERÓWNY

Listę błędów w innych modelach firmy Revell można by ciągnąć jeszcze długo, ale myślę, że tyle przykładów wystarczy. Dodać należy, że wśród modeli Revella jest również dużo modeli dobrych a nawet bardzo dobrych. Do dobrych należy cała prawie seria samolotów bojowych z I wojny światowej oraz Curtiss Hawk 75 A. Szczególną uwagę zwracam na Ła-5 FN i Cant Z-501.

Firma Airfix przysłała nam też sporo miernoty i mimo, że dużo innych modeli tej firmy to zestawy wartościowe, dobrze jest wiedzieć, że skrzydła modelu „Lysander” i jego osłona silnika niewiele mają wspólnego z prawdziwym „Lysanderem”, że cały przód modelu „Spitfire” Mk IX jest za gruby, a krawędzie natarcia skrzydeł tegoż modelu za mocno odchylone do tyłu w stosunku do swego pierwowzoru.

Klasycznym przykładem nagromadzenia błędów jest model samolotu Jak-9 firmy „Airfix”. Oto one:

1. Zły kształt rzutu bocznego owiewki kabiny pilota
  2. Owiewka kabiny jest za mała
  3. Błędy w rzucie bocznym kadłuba
  4. Nieprawidłowy obrys statecznika poziomego i kierunkowego
  5. Kołpak śmigła za krótki, łopaty śmigła za daleko z tyłu kołpaka
  6. Tył kadłuba za gruby w rzucie z góry
  7. Za grube usterzenie, za grube ścianki chłodnicy pod kadłubem
  8. Za grube koła podwozia i osłony podwozia
  9. Za duże plasty kół
- Oraz cały szereg drobniejszych braków

Stosunkowo dobrze przedstawiła się sprawa z modelami wytwórni Matchbox, ale tu też należy zwrócić uwagę na model MiGa-21, który ma bardzo mało wspólnego ze swoim dużym pierwowzorem. Również nieźle prezentują się modele w skali 1:72 firmy Monogram, ale tych było mało i w niewielkim wyborze.

Jakie z tych przykładów można wysnuć wnioski praktyczne dla nas modelarzy?

Ano takie, że nie wszystko złoto co się świeci. Trzeba znać wartość modelu, który zamierzamy kupić, nie kupować kota w worku. Następne spostrzeżenie — to, że nie ma takiej wytwórni, która produkowałaby same dobre modele lub same złe, stąd znowu wniosek, że trzeba znać się na modelach, lub mieć kogo się poradzić. Taki przykład: mamy chęć kupić model samolotu

Hawker „Hurricane” w skali 1:72. Co wybrać? Ktoś kto się nie zna może kupić model firmy Airfix, który jest właściwie bezwartościowy. Znałca niewątpliwie kupi model firmy Matchbox, znacznie lepszy od Airfixa, ale gdybyśmy przypadkiem zamierzali kupić model MiGa-21, to lepiej weźmy Airfixa, który ma znacznie mniej błędów od Matchboxa.

Myślę, że najlepiej będzie, gdy modelom w skali 1:72, które są na naszym rynku, wystawimy zwyczajne oceny szkolne. Oczywiście będą to zupełnie subiektywne oceny autora, ale mam nadzieję, że będzie to konkretna pomoc mniej doświadczonym modelarzom przy wyborze modeli.

## Modele wytwórni Airfix

Westland „Lysander”	2
Boulton-Paul „Defiant”	3
North American P-51 D „Mustang”	3
Supermarine „Spitfire” Mk IX	3
Curtiss P-40 E „Kittyhawk”	3
Jakowlew Jak-9	2
MiG-15	2
Hawker „Hurricane”	2
De Havilland „Mosquito”	5
Douglas „Boston”	3
Lockheed P-38 J „Lightning”	2
Vickers „Wellington” Mk III	3
Avro „Lancaster” Mk B I	3
Handley-Page „Halifax” Mk III	4
MiG-21	4

## Modele wytwórni Revell

Spad XIII	4
Sopwith „Camel”	3
Nieuport 17	3
Nieuport 28	3
SE-5 A	5
Supermarine „Spitfire” Mk II	2
Hawker Hurricane	3
North American P-51 D „Mustang”	2
Bell P-39Q „Aircobra”	3
PZL P-11 c	2
Polikarpow I-16	2
Nakajima Ki-84 „Hayate”	4
Avro „Lancaster” Dambuster	4
Avro „Lancaster” Mk I	4
Republic P-47 D „Thunderbolt”	3
Curtiss P-40 E „Kittyhawk”	3
Vought F 4 U-1-D „Corsair”	4
Curtiss Hawk 75 A	5
Ławoczkina Ła-5 FN	5
Cant Z-501	5
Consolidated B-24 „Liberator”	3

## Modele wytwórni Matchbox

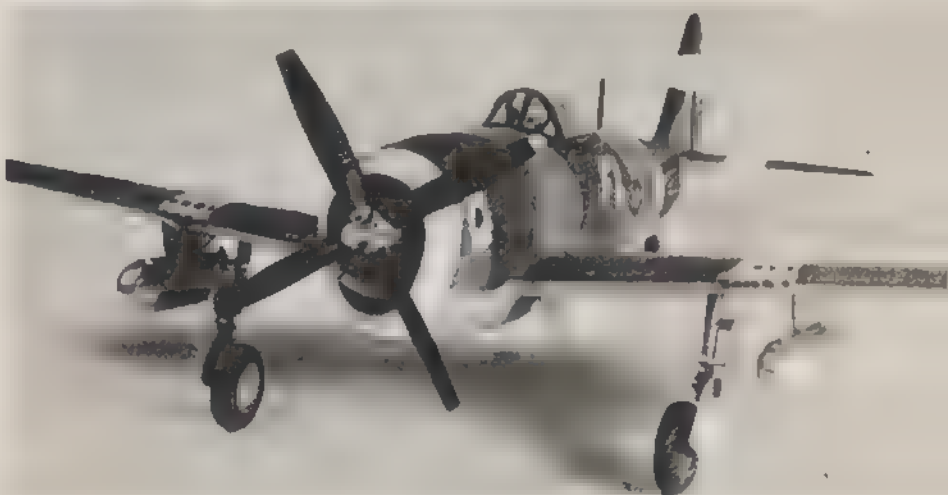
Vought F 4U-4 „Corsair”	4
Grumman „Hellcat”	4
Brewster „Buffalo”	4
Westland „Siskin”	5
Bristol „Beaufighter” Mk X	4
Supermarine „Walrus”	4
Vickers Wellington Mk X	5
Supermarine „Spitfire” Mk IX	4
Boeing P-12 E	4
Westland „Lysander”	5
Gloster „Gladiator”	3
Hawker „Hurricane” Mk II c	4
North American P-51 D „Mustang”	4
MiG-21	2



Model Supermarine „Spitfire” LFXVIE z polskiego dywizjonu 317. Podziałka 1:72.



Republic P-47D „Thunderbolt II” w barwach RAF z 1974 r.



Ten sam model w widoku z przodu.

## Modele wytwórni Heller

Devoltine D-520	3
Morane MS-406	5
Curtiss Hawk 75 A-3	3
Polikarpow I-153	4
Jakowlew Jak-3	5
Bloch MB-152	4
Caudron C-714	2
Potez 63-11	5
Bloch 210	3
Supermarine „Spitfire” Mk I	3
Curtiss P-40 E „Kittyhawk”	4

## Modele wytwórni Monogram

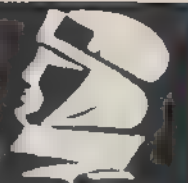
Hawk P-5 E	4
Gooshawk	4
Boeing F4 B4	4



North American „Mustang” Mk III w barwach australijskich z lat 1943-44. Samoloty tego typu operowały na froncie włoskim. Zdjęcia: Grzegorz Niewczas

WALDEMAR SALACH





# JEDEN Z PIONIERÓW

Zafascynowany lotnictwem od najmłodszych lat, Adam Iwiński pozostał mu wierny po dzień dzisiejszy. W pewnych okresach życia jego związki z nim były nadzwyczaj silne. Wtedy to bowiem pełnił służbę w Ludowym Lotnictwie Polskim, względnie pracował zawodowo w instytucjach lotniczych. W sposób trwały i skuteczny przyczyniał się wówczas do odbudowy i rozbudowy lotnictwa w naszym kraju. Ze względu na zajmowane stanowiska służbowe wpływał na jego szybki i prawidłowy rozwój. Został jednym z pionierów powojennego lotnictwa polskiego. Pisząc o blisko półwiekowych związkach Adama Iwińskiego z lotnictwem, mam na myśli jego trzy wyróżniające się pionierskie działania: liczącą i znaczącą aktywność instruktorską i organizacyjną oraz dociekliwą pracę rzeczoznawcy Głównej Komisji Badań Wypadków Lotniczych.

Każdy kto uczył się latać czy też skakać ze spadochronem, pamięta nie tylko swych instruktorów ale także podręczniki pomagające mu zdobywać wiedzę lotniczą. Jeśli uczyłem się wkrótce po wojnie szybownictwa, m.in. ze skryptu wydanego przez koło szybowcowe studentów Politechniki Śląskiej w Krakowie, to wiadomości spadochronowych dostarczyły mi książki Stanisława Mazurka i Adama Iwińskiego.

Kilka lat później, kiedy spotkałem po raz pierwszy Pana Adama, zaimponował mi energią, wiarą w ludzi, a przede wszystkim obiektywnością ocen. Nie przypuszczałem, że rozmowa z nim pozostanie na długo w mo-

jej pamięci. Nie tylko. Jego postawa, rzeczowa argumentacja, jasno formułowane myśli, a nade wszystko znajomość przedmiotu zainteresowały mnie do tego stopnia, iż mimo woli zacząłem porównywać Pana Adama — autora książki, która pomogła mi pomyślnie złożyć egzaminy i Pana Adama — takiego jakiego spotkałem osobiście. Nie muszę ukrywać, iż ten drugi Pan Adam, spotkany osobiście okazał się korzystniejszy od tego jakiego sobie wyobrażałem po lekturze jego podręcznika spadochronowego.

Po pierwszym nastąpiły dalsze spotkania: na zawodach, kiedy to pełnił funkcję sędziów sportowych, w lotniczych komisjach specjalnościowych, a także na różnego rodzaju imprezach organizowanych przez Aeroklub PRL. Rozmowy z Panem Adamem na tematy specjalistyczne dużo mnie nauczyły, pozwoliły spojrzeć inaczej na pewne nurtujące mnie zagadnienia oraz potwierdziły mój punkt widzenia na sprawy organizacji i szkolenia.

Pan Adam zdobywał umiejętności lotnicze w Aeroklubie Lwowskim pod okiem doświadczonych instruktorów, którzy oprócz przekazywania wiedzy umieli wręcz opętać młodego człowieka lotnictwem. Tak więc Pan Adam już w 1934 r. ukończył szkolenie samolotowe, a dwa lata później — szybowcowe w Ustianowej. Swą niemalże wszechstronną edukację lotniczą dopełnił ukończeniem kursu spadochronowego I i II stopnia. Wreszcie w 1938 r. pierwszym skokiem z samolotu RWD-8 rozpoczął nowy etap swej drogi lotniczej. Wtedy to nawet nie przypuszczał, że zawiedzie go do pionierskiej działalności w spadochroniarstwie, do wielu wyrze-

czeń i jednocześnie zmagañ zarówno z samym sobą jak z przeszkodami, które musiał pokonywać.

Wybuch II wojny światowej przekreślił jego plany życiowe. Studia uniwersyteckie na wydziale prawa musiał zmienić na pracę w konspiracji. Wiedza prawnicza okazała się bardzo pomocna zarówno w okresie okupacji hitlerowskiej jak i w latach powojennych.

Już wkrótce po ogłoszeniu Manifestu PKWN, Pan Adam zgłosił się do Wojska Polskiego. Od listopada 1944 r. był już starszym wykładowcą oraz instruktorem służby spadochronowo-desantowej Oficerskiej Zjednoczonej Szkoły Lotniczej w Zamościu. Wiosną następnego roku wraz ze szkołą przeniósł się do Dębina. 2 września 1945 r. kierował pierwszym w Polsce Ludowej desantem spadochronowym, złożonym z 43 absolwentów pierwszej powojennej promocji oficerskiej. Po zakończeniu desantu składał meldunek i rozmawiał z ówczesnym prezydentem Bolesławem Bierutem.

We wrześniu 1945 r. zorganizował i przeprowadził z powodzeniem — trwający kilka miesięcy — pierwszy po wyzwoleniu kraju kurs wojskowych instruktorów spadochronowo-desantowych. Ukończyło go 10 osób. Przez pewien czas był szefem służby spadochronowo-desantowej Oficerskiej Szkoły Lotniczej w Dębnie. Osiągnięcia służbowe — wykładowcy, dobrego organizatora oraz duży zasób wiedzy — wpłynęły na oddelegowanie go do Dowództwa Lotnictwa WP, w celu opracowania instrukcji spadochronowych.

W lipcu 1946 r. na własną prośbę przeszedł do pracy w Zarządzie Głównym Ligi Lotniczej. Zdejmując mundur oficerski i nakładając ubranie cywilne zdawał sobie sprawę, że przystąpił ponownie do kolejnej pracy pionierskiej. Nie mylił się. Został naczelnikiem wydziału spadochronowo-balonowego. Wziął spadochrony z demobilu, szły osobiście spadochrony, wykonywał skoki w terenie przygodnym daleko poza Warszawą. Zorganizował i przeprowadził pierwszy po wojnie kurs instruktorów spadochronowych na Bielanach w Warszawie. Organizował liczne kursy spadochronowe nie tylko w Lidzie Lotniczej, ale dla członków Związku Walki Młodych, OM TUR oraz ZHP. Sformował pokazową grupę spadochronową, która demonstrowała skoki dla górników, robotników zakładów przemysłowych, rolników i młodzieży szkolnej.

Po stworzeniu podstaw rozwoju spadochroniarstwa w LL, nie mogąc pogodzić się z decyzjami ówczesnej dykcji Ligi Lotniczej, przeniósł się do pracy w Centralnym Zarządzie PDT w charakterze zastępcy naczelnika wydziału inwestycji. Przez pół roku pracował jako szef kontroli technicznej Wytwórni Spadochronów w Legionowie. Później zatrudniony był jako kierownik wydziału remontowo-bu-

dowlanego CDT w Warszawie. Pracował także w przemyśle młynarskim i drzewnym oraz w dziale badań w locie Instytutu Lotnictwa w Warszawie.

W 1956 r. Adam Iwiński powrócił do pracy w lotnictwie sportowym. Na stanowisku kierownika wydziału spadochronowo-balonowego ZG Aeroklubu PRL wykazał wiele inicjatyw, a także korzystnych posunięć organizacyjnych; uporządkował wiele przepisów, organizował zawody i mistrzostwa oraz zgromadzenia skoczków przed imprezami międzynarodowymi.

Okres ten pozostał mi dobrze w pamięci. Współpraca wydziału kierowanego przez Pana Adama zarówno z naszą redakcją i komisją spadochronową układała się bardzo harmonijnie. Jej owocami było wiele ciekawych przedsięwzięć: m.in. Całoroczne Zawody Spadochronowe „Skrzydlatej Polski”, interesujące publikacje szkoleniowe i techniczne.

Po kilku latach pracy zaproponowano Panu Adamowi przejście do wydziału bezpieczeństwa i higieny lotów. Zgodził się, aby nadal pracować w lotnictwie. Początkowo w charakterze starszego inspektora, a następnie kierownika wydziału. Dwa lata temu ze względu na pogarszający się stan zdrowia przeszedł na zasłużoną emeryturę.

W tym krótkim, jedynie fragmentarycznym szkicu pracowitego życia dla lotnictwa, godzi się dodać, że Pan Adam ma również inne osiągnięcia. Jest autorem przekładu z języka rosyjskiego „Kursu szkolenia lotniczego na samolocie UT-2” (1945 r.), brał udział w opracowaniu instrukcji Wojsk Lotniczych, napisał dwie własne książki, a kilka lat później przełożył dwie książki z rosyjskiego. Jest ponadto autorem licznych artykułów, a także kilku scenariuszy filmowych w dziedzinie BHL. Ma tytuł Wojskowego Mistrza Spadochronowego. W latach 1947—1965 był skoczkiem doświadczalnym. Ogółem wykonał 581 skoków ze spadochronem. Jest autorem projektu wojskowej odznaki instruktora spadochronowo-desantowego. W uznaniu zasług położonych dla lotnictwa polskiego otrzymał wiele odznaczeń państwowych i wojskowych, w tym Krzyż Kawalerski Orderu Odrodzenia Polski.

Mimo, iż Pan Adam jest na emeryturze, nadal służy pomocą i radą, a nade wszystko bogatą wiedzą teoretyczną i praktyczną. Odwiedza często Aeroklub PRL. Do chwili obecnej jest rzeczoznawcą Głównej Komisji Badań Wypadków Lotniczych w dziedzinie szkolenia lotniczego. Nie przestał być użyteczny i potrzebny lotnictwu. Przez skromność nie lubi mówić o swojej pionierskiej działalności. Prosił mnie, aby o tym nie pisać, ponieważ — jak mówi — to stare dzieje. Ja jednak nie usłuchałem i dlatego, Panie Adamie, proszę mi to wybaczyć.

TADEUSZ MALINOWSKI



Adam Iwiński



# O WOJNIE W SKRÓCIE

Edytorzy Wydawnictwa MON dokonali nie lada sztuki, podejmując się wydania jednodzielnego „Encyklopedii II wojny światowej”. Temat to niezległy i trudny do syntetycznego ujęcia, zwłaszcza, iż badania nad dziejami II wojny światowej, praktycznie rzecz biorąc, nie zostały jeszcze zakończone. Jak podkreśla się zresztą w przedmowie, encyklopedia ta stanowi próbę podsumowania aktualnego stanu wiedzy o drugiej wojnie światowej.

Czy próba to udana? Nie da się tego jednoznacznie określić. Encyklopedia szalenie trudno ocenić, są one bowiem raczej nie do czytania, a studiowania i bez nich trudno się obejść na co dzień. W każdym razie już fakt jej pojawienia się zasługuje na uznanie. Podkreślić też trzeba, że jest to pierwsza tego rodzaju publikacja w Polsce i jedna z nielicznych na świecie.

Można by ją ogólnie tak scharakteryzować: „Encyklopedia II wojny światowej” stanowi zbiór informacji politycznych, ekonomiczno-wojskowych, prawnych. Innymi słowy, jest to kompendium wiedzy o wydarzeniach wojennych z lat 1939–1945, ze szczególnym podkreśleniem zagadnień dotyczących Polski. W tej

jednodzielną publikacji, zawierającej 2000 haseł w układzie alfabetycznym, uwzględniono wojnę wywołaną narodem polskim, organizację i działania Wojska Polskiego oraz jednostek partyzanckich, ruch oporu w Polsce i Europie, wielką wojnę narodową Związku Radzieckiego, operacje lądowe, morskie i powietrzne na wszystkich teatrach działań wojennych, biografie przywódców państwowych i działaczy politycznych, dowódców, bohaterów. Ponadto encyklopedia zawiera: ok. 350 ilustracji, 32 tablice jednobarwne, 16 tablic wielobarwnych, 118 map ilustrujących najważniejsze bitwy, operacje, kampanie, schematy oraz tabele przeglądowe uzbrojenia i sprzętu używanego w czasie II wojny światowej: artylerijskiego, strzeleckiego, pocisków rakietowych, samolotów, okrętów, wozów bojowych.

Czytelnik zajmujący się lotnictwem będzie, oczywiście, szukał w encyklopedii interesujących go haseł z tej dziedziny, przede wszystkim w odniesieniu do lotnictwa polskiego. Znajdzie ich sporo.

Jest kilkanaście krótkich biografii sławnych lotników polskich (przy niektórych fotografie), przy czym w jednej z nich, u Skalskiego, podano 12 zestrzeleń 21 samolotów na pewno, podczas gdy faktycznie winno być — 23 samoloty. Może to tylko błąd korektorski?

Zajmujące są wszelkiego rodzaju tablice, wykazy i zestawienia. Należą do nich m.in.: wykaz ważniejszych samolotów wojskowych, na których w czasie wojny walczyli

Polacy, wykazy ważniejszych samolotów państw koalicji antyhitlerowskiej i państw „osi”. We wkładkach rotograficznych fotografie ważniejszych samolotów.

Charakter artykułu przeglądowego ma hasło „Lotnictwo wojskowe polskie 1939–1945”, w którym mamy obszerniejsze informacje o lotnictwie WP 1939, Polskich Siłach Powietrznych (PSP) 1940–1945 i lotnictwie LWP 1943–1945 wraz z ilustracją rejonów formowania, bazowania, walk i operacji. Na te tematy znajdujemy informacje także i w innych hasłach, które trudno byłoby tu wyczerpać. Hasło „Bitwa o Wielką Brytanię”, z podkreśleniem udziału Polaków w Bitwie, ilustruje tabela zwycięstw i strat polskich i brytyjskich jednostek myśliwskich oraz mapa obrony powietrznej W. Brytanii. Przy omawianiu sprawy wojskowej polskiej jednostek regularnych wspomniano o wydawanych w Anglii „Myśli lotniczej” i „Skrzydłach”.

To zaledwie kilka przykładowych wybranych haseł dotyczących lotnictwa polskiego. Informacja o działaniach lotnictwa w II wojnie światowej jest, jak mi się zdaje, dużo. Myślę, że może zadowolić ogół czytelników interesujących się tą problematyką. O ile jednak zdjęcia we wkładkach rotograficznych mogą zadowolić, to znaczna ilość zdjęć w tekście reprodukowana jest kiepsko — nieczytelnie, co na ogół psuje dobrą szatę graficzną tego pożytecznego wydawnictwa. (kon)

ENCYKLOPEDIA II WOJNY ŚWIATOWEJ • PRACA ZBIOROWA • WYDAWNICTWO MON — Warszawa 1975. Str. 600, cena 200 zł. (dla subskrybentów — 160 zł), nakład 100 000+340 egz.

## Encyklopedia II wojny światowej

# WIDZIAŁEM LATAJĄCY TALERZ

Parę lat temu, mniej więcej około 1900, nad Warszawą pojawił się — wypis, wymaluj — latający talerz. Dopiero po latach przyznaje się, że coś takiego widziałem na własne oczy, podobnie zresztą jak niezwykły obiekt obserwowali ci mieszkający stolicy, którzy akurat, jak nierzadko, lubią gapić się z nudy w niebo. Obiekt był okrągły, lśnił, a może srebrzył się na tle czystnie nieba, akurat bezchmurnego nieba. Przesuwał się z kierunku północnego w stronę południa. A może nieco na południowy zachód. Przesuwał się po nieboskłonach świecąc jak gwiazda. Przysięgam, że nie było to złudzenie, ani fatamorgana. Zresztą nie mogło to być złudzenie, bo jak szybko wyjaśniono (a Polacy naród dociekliwy) — obserwowany latający obiekt — talerz był niczym innym jak wielkim balonem meteorologicznym, pędzonym wiatrem. Był to być może aerostat radziecki albo też amerykański. Gdybym jednak nie podał od razu wyjaśnienia, czytelnicy mogliby przypuszczać, a ja wraz z ni-

mi, iż istotnie nad Warszawą leciał Nierozpoznany Obiekt Latający.

Przypomniało mi się to wydarzenie, gdy czytając ostatnio wydaną książkę Janusza Thora, natrafiłem w niej na rozdział o talerzach latających. Autor przytacza szereg informacji o tych nierozpoznanych obiektach, którymi ciągle, podobnie jak sławnym potworem z Loch Ness karmi się czytelników żądnych dreszczyka emocji. Autor jest o tyle obiektywny, iż nie mówi wyraźnie i zdecydowanie o istnieniu lub o nie istnieniu talerzy, ale porostawia sprawę do przemyślenia samemu czytelnikowi. Książka Janusza Thora poświęcona jest nie tylko talerzom latającym. Autor, doskonale znawca astronautyki, omawia, co prawda w wielkim skrócie, zarówno historię techniki rakietowej jak i osiągnięcia w tej dziedzinie.

W książce zatytułowanej „Człowiek poza Ziemią” znaleźć można sporo informacji, również o działalności Polaków w dziedzinie budowy rakiet czy pocisków. Niestety, opisano jedynie prace bardzo odległe historycznie, zapominając o stanie aktualnym. O naszych sondowaniach atmosfery przy użyciu rakiet ani słowa nie znalazłem, albo może nie czytałem książki? Książkę opublikowano w wydawnictwie nie technicznym, trudno więc wymagać, aby praca była przeładowana bardzo technicznym tekstem. Miała to być, tak przynajmniej wolno się domyślać, praca popularna. I taką bez wątpienia jest. Jeśli weźmie ją

do rąk czytelnik, który do tej pory nigdy nie o technice rakietowej nie słyszał, to na pewno wiele się dowie, a może nawet książka zachęci czytelnika do dalszych poszukiwań jeszcze bardziej obfitego materiału. To byłby najbardziej istotny cel opublikowania tej niewielkiej książeczki.

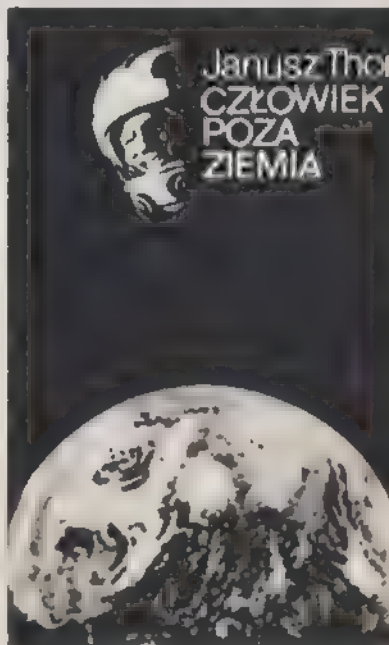
O wszystkim „po troszeczkę” nie zawsze jest metodą najlepszą. Bo w omawianej pracy w rozdziale 12 zatytułowanym „dzień dzisiejszy” znajdujemy na kilku dosłownie kartkach bardzo ogólne informacje stanu dnia dzisiejszego, przyznam niepełne, łącznie z omówieniem ostatniego lotu „Sojuz-Apollo”.

Wbrew pozorom, o kosmonautyce, o technice rakietowej mamy bardzo mało publikacji. Sporo jest powieści fantastycznych, bajeczek przeróżnego kalibru, ale pracy solidnej, przystosowanej dla współczesnego młodego czytelnika obecnego dośkonale z matematyką i fizyką, chemią i pokrewnymi naukami, potrzebującego aktualnego uwiidocznienia wielkich, bardzo potrzebnych spraw techniki rakietowej — nie ma. Na taką książkę ciągle czekamy.

Interesujące w omawianej pracy są rysunki znanego ilustratora Szymona Kobylińskiego.

(1)

Janusz Thor • CZŁOWIEK POZA ZIEMIĄ • Ludowa Spółdzielnia Wydawnicza — Warszawa 1976. Str. 245. Nakład 10 000+365 egz. Cena 35 zł.



# LOTNICY LEŚNIKOM

Od wielu lat polscy lotnicy specjalizują się w usługach dla rolnictwa. Wykonują wiele różnorodnych prac. Samoloty opylają środkami owadobójczymi m.in. uprawy rzepaku i roślin motylkowych, zwalczają szkodniki i zaraze ziemianiną. Nasi lotnicy wykonują prace agrolotnicze również poza granicami kraju, w tym także w Afryce. Wydańność pracy przy użyciu sprzętu lotniczego jest wielokrotnie wyższa, niż przy korzystaniu z typowego zestawu maszyn rolniczych. Tak np. w ciągu jednego dnia samolot wysiewa nawozy sztuczne na obszarze 200 hektarów, podczas gdy siewnikami nawozowymi tylko 14 hektarów.

Lotnictwo wykonuje także liczne zabiegi ochronne nad lasami. Przeprowadza się nawożenie lasów. Oddzielne zagadnienie, niezwykle ważne dla ochrony lasów przed szkodnikami, to zwalczanie ich z powietrza przy użyciu samolotów.

Książka prof. Witolda Koehlera pt. „Skrzydła nad lasem” — to praca przeznaczona dla pracowników

służby leśnej. Zawiera ona jednak fragmenty poświęcone akcji zwalczania kleski osnują gniazdzistej na Śląsku. W akcji tej uczestniczyli lotnicy, którzy swą skuteczną i jednocześnie ofiarną pracą porostawili trwały ślad we wspomnieniach leśników. Autor we wstępie pisze: „A była to akcja jedyna w swoim rodzaju. Przeprowadzona została z rozmachem — zdawało się — daleko wykraczającym poza ramy ówczesnych możliwości. Śmiertelnie zagrożone drzewostany na powierzchni setek tysięcy hektarów, nad nimi ciężkie dwusilnikowe samoloty, prowadzone przez wspaniałych lotników okrytych bojaową sławą podczas II wojny światowej, a wśród leśnych dróg i bezdroży pełzająca w kilku okropnie sfatygowanych samochodach — ekipa terenowa akcji, w trakcie której przeżył niezapomniane emocje, tak mocno tkwiące w pamięci.” Książka napisana żywo, ma charakter wspomnień autora z roku 1947, ale jest równocześnie ciekawym poradnikiem w zwalczaniu szkodników naszych lasów.

Autor wspomina okres, kiedy to barczatka szkodliwa pustoszyła nadodrzańskie sołny, brudnica mniszka wystąpiła groźnie na blisko 100 tys. ha lasów zarówno na południu, zachodzie jak i północy kraju. Na Pomorzu natomiast sen

z powiek leśnikom spędzały strzygonia choinówka i poproch cetyniak. Główną mordczynią lasów Górnej Śląska i nadodrzańskich borów była osnują gniazdzista. Wtedy zapadła decyzja. Do walki ze szkodnikami lasów wprowadzono lotnictwo. Przyleciały dwusilnikowe samoloty Li-2. Polskie Linie Lotnicze LOT wyposażyły leśników w aparaty nadawczo-odbiorczą zainstalowaną na samochodzie. Obsługiwał ją radiotelegrafista lotowski. Sztab główny akcji mieścił się na lotnisku katowickim.

Z zaciekawieniem czytamy opisy opylania lasów z samolotów. Autor przedstawia czytelnikowi przebieg nalotów samolotów, a także warunki w jakich one się odbywały. Jest to swolasty reportaż z pola walki o las, w której głównymi bohaterami byli lotnicy. Przy użyciu samolotów rozpylających środki przeciwko osnuł gniazdzistej wielka batalia o las zakończyła się zwycięstwem lotników i leśników.

Książkę tę odnotowujemy jedynie dlatego na łamach naszego tygodnika, aby zasygnalizować jej ukazanie się wszystkim osobom interesującym się tym zagadnieniem. Może ona także zaciekawić naszych agrolotników, którzy wykonują usługi dla potrzeb lotnictwa.

W książce umieszczono zdjęcia lotnicze. (T)

Witold Koehler • SKRZYDŁA NAD LASEM • Państwowe Wydawnictwo Rolnicze i Leśne, Warszawa 1976, wydanie II, nakład 5 000 egz., str. 154, cena 25 zł.





# DZIEJE ESKADR

Ledwo personel przystąpił do rozładowania sprzętu, nowy rozkaz ppłk. O. Tuśkiewicza nakazał przerzut eskadry na lotnisko Biłka Szlachecka. Znowu pośpiech. Załadunek sprzętu, materiałów i narzędzi przebiegał sprawnie. Jediną korzyścią z pobytu w Lubieniu było uzyskanie dwóch sprawnych R-XIII i jednej „Czapli”, otrzymanych z bazy nr 6. Przy lądowaniu w Biłce Szlacheckiej rozbił się samolot R-XIII.

11 września. Rano por. obs. A. Zajączkowski i kpr. pil. T. Tubis wykonali lot rozpoznawczy w rejonie Przemyśla. Wynik pozytywny. W ciągu dnia eskadra przesuwająca się na lotnisko Biłka Szlachecka. Już z nowego lotniska ppor. obs. K. Kucza i ppor. pil. Z. Żmigrodzki wykonują roz-

RWD-14 „Czapla”, 1 RWD-8 i 1 RWD-17.

12 września polecili do Lublina por. M. Gorzeński i pchor. rez. pil. Jerzy Szamrajew, ale przy lądowaniu RWD-17, na którym lecieli, rozbił się. Do eskadry Szamrajew wrócił na porzucenym w Lublinie P-11. Do Lublina ponownie wysłał go kpt. Sukniewicz na RWD-8, w celu odszukania i zabrania por. Gorzeńskiego. Ale z tego lotu pchor. Jerzy Szamrajew nie powrócił, a por. Gorzeński przyjechał samochodem.

W ciągu dnia wykonano 4 loty rozpoznawcze. Załogi: por. K. Kucza i ppor. pil. St. Orda, por. E. Sienkiewicz i kpr. K. Gawlik, por. A. Zajączkowski i ppor. pil. Z. Żmigrodzki oraz ppor. St. Ostaszewski i kpr. Sz. Kita —

do stałym lotniskiem szkoleniowym LOPP.

14 września załogi wykonały dwa loty z wynikiem pozytywnym na korzyść d-cy odcinka obrony płk. Bartla (kpt. E. Arciuszkiewicz i kpr. K. Gawlik oraz por. B. Okoński i por. pil. A. Jankowski). Przy lądowaniu w samolocie Okońskiego złamało się podwozie, tak że samolot nadawał się tylko do naprawy fabrycznej. Po południu ppor. K. Kucza i kpr. Sz. Kita rozpoznawali rejon pld.-zach. Lwowa.

15 września w godzinach rannych dwa loty wykonali: por. M. Gorzeński i kpr. T. Tubis (brak wyniku — mgła); ppor. M. Marcola (uciekł ze szpitala w Przemyśle i dołączył do eskadry) oraz ppor. pil. Z. Żmigrodzki, którzy wykonali zadanie. Rozpoznano liczebność kolumn pancernych wroga uderzających na Lwów.

O 17.00 d-ca lotnictwa Armii „Karpata” ppłk. O. Tuśkiewicz zwołał odprawę d-ców wszystkich eskadr i dywizjonów znajdujących się w rejonie Lwowa. Omówił on bieżącą, ciężką sytuację wojenną, sprawy zaopatrzenia oraz ewentualną ewakuację jednostek lotniczych do Rumunii.

16 września eskadra lotów nie wykonywała na skutek bardzo złych warunków atmosferycznych. Jedyne odtransportowano lotem do Łucka dwa uszkodzone R-XIII.

17 września o 10.00 obs. M. Gorzeński i por. pil. A. Jankowski rozpoznawali rejon Przemyśla. Stwierdzili brak Niemców w mieście, a na pld.-wschód duży ruch polskich i niemieckich wojsk. O 16.00 z rozkazu ppłk. O. Tuśkiewicza odleciał do Czerniowców rzut powietrzny eskadry: „Czapla” oraz trzy R-XIII z załogami: kpt. obs. E. Arciuszkiewicz i kpr. pil. K. Gawlik, ppor. obs. K. Kucza i kpr. pil. Sz. Kita oraz por. obs. A. Zajączkowski

## 56 eskadra obserwacyjna

### >towarzyszaca<

W numerze poprzednim zamieściliśmy pierwszą część dziejów 56 Eskadry Obserwacyjnej 5 Pułku Lotniczego w Lidzie. Obecnie drukujemy część drugą i ostatnią.

Z braku kontaktu z d-cą lotnictwa armijnego, kpt. M. Sukniewicz zdecydował przenieść się na lotnisko Lubień Wielki (25 km na pld.-zach. od Lwowa). W trakcie ewakuacji lotniska, d-ca eskadry pojechał do Lwowa, gdzie przeniósł się sztab ppłk. O. Tuśkiewicza. Tam dowiedział się, że załoga por. M. Marcola i por. A. Jankowski wysłana rano dla nawiązania kontaktu z d-cą lotnictwa armijnego rozbiła się na RWD-8 przy lądowaniu, a rannego ppor. M. Marcolę przewieziono do szpitala w Przemyśle.

poznanie lotnicze na trasie dróg prowadzących na ptn.-zach. od Lwowa; nie zauważono nic specjalnego. (Tu dołączył do jednostki pchor. rez. pil. Leon Szamrajew, który pilotował „Czaple” na nowe m.p. eskadry). Powrócił w tym dniu por. pil. A. Jankowski, który poprzedniego dnia lecąc z ppor. Marcolą rozbił się na RWD-8. Również do eskadry dołączył sierż. pil. (nazwisko nieznane) z plutonu łącznikowego, który na RWD-8 odwiózł rannego kpr. R. Skrzyńskiego do szpitala we Lwowie. Stan samolotów: 5 R-XIII, 1

rozpoznawaly rejon Lwowa, Jaworowa i Lubienia. Wykryły hitlerowskie kolumny panc.-mot. uderzające koncentrycznie na Lwów.

13 września rano na lotnisko eskadry przyjechał gen. K. Sosnkowski wraz z 3 oficerami sztabu i ppłk. O. Tuśkiewiczem. Na 4 samolotach R-XIII polecili sztabowcy z gen. K. Sosnkowskim w rejon Przemyśla, lądując w Hureczku k.Medyki. Po powrocie samolotów eskadra przesunęła się na lotnisko Markowce k.Stanisławowa, które by-



Po raz pierwszy publikowane zdjęcie, pochodzące ze zbiorów E. Prusieckiego, przedstawia lotników 56 Eskadry Obserwacyjnej przy samolocie R-XIII



i kpr. pil. T. Tubis. Rzut kołowy prowadził d-ca eskadry i przekroczył granicę rumuńską o godzinie 18.00 — 21 września 1939 r. Wojnę Obronną Polski w 1939 r. 56 eskadra odbyła w składzie:

Dowódca eskadry — kpt. obs. Marian Sukniewicz.

**PILOCI:** por. Antoni Jankowski, ppor. Stanisław Orda, ppor. Zbigniew Zmigrodzki, st. sierż. Hipolit Kazimierczak, sierż. Jan Czarnecki, sierż. Czesław Wisłomont, kpr. Konstanty Gawlik, kpr. Szymon Kita, kpr. Marian Piasecki, kpr. Roman Skrzyński, kpr. Tomasz Tubis.

**OBSERWATORZY:** kpt. Eugeniusz Arciuszkiewicz, por. Mieczysław Gorzeński, por. Brunon Okoński, por. Edward Porada, por. Antoni Zajackowski, ppor. Kazimierz Kucza, ppor. Mieczysław Marcola, ppor. Stanisław Ostaszewski, por. Edmund Sienkiewicz.

Szef mechaników — st. sierż. Franciszek Śieczkowski.

Szef eskadry — sierż. Stefan Walicki.

W podsumowaniu działalności wojennej eskadry w 1939 r. należy stwierdzić, że mimo przestarzałego sprzętu, w ciężkich warunkach polowych i bez osłony myśliwskiej, załogi działające w rozległym terenie wykonały: 46 lotów rozpoznawczych (w tym dwa loty nad terytorium Słowacji), 15 lotów pocztowych (łącznościowych). Niektóre z wykonanych zadań, jak np. samotne rajdy rozpoznawcze nad Słowacją, były ogromnym bohaterstwem. Załogi lecące bowiem na powolnych, prawie nieuzbrojonych R-XIII, były łatwą zdobyczą dla myśliwców hitlerowskich czy obrony przeciwlotniczej.

W wyniku działalności wojennej 56 EO poniosła straty: 1 załoga zaginęła (por. obs. Porada

i kpr. pil. Piasecki — 6 września), 3 rannych odesłanych do szpitali (ppor. obs. Marcola, sierż. pil. Czarnecki, kpr. pil. Skrzyński), 9 samolotów zniszczonych i 5 ewakuowanych za granicę.

Biorąc pod uwagę, że:

1. załogi eskadry od pierwszego do ostatniego dnia wojny wykonywały bardzo intensywnie i ofiarnie zlecane im zadania rozpoznawcze i łącznościowe w rozległym rejonie operacyjnym, sięgającym nawet poza granicę państwową, na całkowicie przestarzałym sprzęcie i bez własnej osłony myśliwskiej — wysokość strat wśród załóg eskadry była niewspółmiernie niska w stosunku do potencjalnego zagrożenia w każdym locie, ataków i pocisków nieprzyjacielskich, jak również ognia własnych oddziałów;

2. przez cały czas działań wojennych dowództwo eskadry było zdane na własne siły w zakresie zaopatrzenia w żywność, paliwo i amunicję oraz wyszukiwania lotnisk dla potrzeb eskadry — należy stwierdzić z całym przekonaniem, iż niezwykle ofiarna i często bohaterska działalność załóg eskadry wystawia tej jednostce chlubne świadectwo i daje jedno z pierwszych miejsc wśród wszystkich eskadr lotnictwa polskiego, walczących w 1939 r. Dalsze losy personelu latającego 56 Eskadry Obserwacyjnej:

1. Kpt. obs. Marian Sukniewicz. Przez Rumunię, Francję dostał się do W. Brytanii. Nie mogąc latać bojowo, jako nawigator, wstąpił na Kurs Strzelców Samolotowych w Nuneaton. Zginął 5 września 1941 r. podczas jednego z ostatnich lotów szkolnych (samolot zaczęli gondolą strzelecką, w której był Sukniewicz, o dach hangaru przy lądowaniu).

2. Kpt. obs. Eugeniusz Arciuszkiewicz. Po odbyciu 1 tury operacyjnej jako nawigator

301 dywizjonu przeszedł wraz z kilkoma załogami do 138 Dywizjonu RAF, przeznaczonego do zadań specjalnych, tworząc polską eskadrę 1586, która wkrótce przeobraziła się w 301 dywizjon do zadań specjalnych. Kpt. Arciuszkiewicz brał udział w licznych lotach do krajów okupowanych, m.in. do Polski. Był ostatnim dowódcą 301 Dywizjonu Ziemi Pomorskiej im. Powstańców Warszawy. Po zakończeniu wojny pozostał za granicą.

3. Por. obs. Mieczysław Gorzeński. Dalsze losy są nieznane.

4. Por. obs. Edward Porada. Zaginął w locie 6 września 1939 r.

5. Por. obs. Edmund Sienkiewicz. Dalsze losy są nieznane.

6. Por. obs. Antoni Zajackowski. Dalsze losy są nieznane.

7. Ppor. obs. Kazimierz Kucza. Zginął w locie bojowym 22 lipca 1942 r. w składzie załogi 305 dywizjonu bombowego.

8. Ppor. obs. Mieczysław Marcola. Dalsze losy są nieznane.

9. Ppor. obs. Brunon Okoński. Zginął w locie bojowym 9 sierpnia 1941 r. w składzie załogi dywizjonu bombowego.

10. Ppor. obs. Stanisław Marian Ostaszewski. Zginął w wypadku lotniczym 14 marca 1942 r.

11. Por. pil. Antoni Jankowski. Zginął w locie bojowym 3 maja 1942 r.

12. Ppor. pil. Stanisław Orda. Dalsze losy są nieznane.

13. Ppor. pil. Zbigniew Zmigrodzki. Dalsze losy są nieznane.

14. St. sierż. Hipolit Kazimierczak. Po zakończeniu działań wojennych w 1939 r. pozostał w kraju. Po wyzwoleniu pracował zawodowo i

spółecznie w cywilnych organizacjach lotniczych. Zmarł w 1974 r.

15. Sierż. pil. Jan Czarnecki. Ranny w locie rozpoznawczym został odwieziony do szpitala w Lidzie. W 1944 r. wstąpił do Ludowego Lotnictwa Polskiego, gdzie w stopniu pil. przeszedł w stan spoczynku.

16. Sierż. pil. Czesław Wisłomont. Wojenne losy są nieznane. Obecnie przebywa w kraju.

17. Kpr. pil. Konstanty Gawlik. Przez Rumunię dostał się do Francji, gdzie otrzymał przydział do organizującego się dywizjonu obserwacyjno-rozpoznawczego. Po upadku Francji i przybyciu do W. Brytanii latał bojowo w 304 dywizjonie. Zginął w locie operacyjnym 13 sierpnia 1943 roku.

18. Kpr. pil. Szymon Kita. Przez Rumunię, Francję dostał się do W. Brytanii, gdzie latał w 152 Dywizjonie Myśliwskim RAF biorąc udział w „Bitwie o Anglię”, podczas której zestrzelił dwa niemieckie samoloty. Ranny podczas powietrznego starcia, przebywał długo w szpitalu. Ze względu na stan zdrowia, nie mógł latać bojowo — pracował w szkolnictwie. Po zakończeniu wojny powrócił do kraju.

19. Kpr. pil. Roman Skrzyński. Ranny podczas lotu 10 września 1939 r., został odesłany do szpitala we Lwowie. Po wyzwoleniu w 1944 r. wstąpił do Ludowego Lotnictwa Polskiego, skąd został przeniesiony jako pilot do organizujących się Polskich Linii Lotniczych LOT, gdzie lata do dnia dzisiejszego.

20. Kpr. pil. Tomasz Tubis. Zginął w wypadku lotniczym w New Scott k. Birmingham, 14 grudnia 1940 r.

JERZY PAWLAK

## NAGRODA

### „PIÓRO IKARA”

15 maja br. w Domu Dziennikarza w Warszawie odbyło się uroczyste wręczenie nagród klubowych przyznanych przez Stowarzyszenie Dziennikarzy Polskich. Wśród wyróżnionych dziennikarzy znaleźli się również publicyści lotniczy. Otrzymali oni nagrodę pod nazwą „Pióro Ikara”.

Tradycje przyznawania nagrody pod nazwą „Pióro Ikara” są stosunkowo młode i sięgają 1968 r. Wtedy to bowiem po raz pierwszy podano do wiadomości, że tego rodzaju nagrodą będą wyróżniani członkowie Stowarzyszenia Dziennikarzy Polskich. Postanowiono przyznawać ją za twórczość dziennikarską poświęconą problematyce lotniczej i kosmicznej.

Dla ścisłości trzeba dodać, że nagrodę przyznaje jury konkursu za najlepszą publicystykę prasową, radiową i telewizyjną. Dziennikarz ubiegający się o wy-

różnienie może składać także książkę, jeśli ma ona walory publicystyczne, a nie literackie. Oceniane są jedynie prace za miniony rok kalendarzowy.

W latach 1969—1976 (w 1969 r. przyznano nagrodę za rok 1968, a w roku bieżącym za 1975 r.) wręczono nagrody „Pióra Ikara” już ośmiokrotnie.

W tym roku po raz pierwszy wprowadzono nagrodę dwustopniową: pierwszą i drugą. Do tej pory jedyną nagrodą na ogół dzielono na dwie części i tym samym przyznawano dwa równorzędne wyróżnienia.

Jeśli dotychczasowe nagrody otrzymywali dziennikarze zatrudnieni w prasie, to po raz pierwszy w tym roku „Pióro Ikara” zdobyli dziennikarze telewizyjni i radiowi. Nie należy jednak sądzić, że dziennikarze prasowi byli mało aktywni. Wprost przeciwnie. Z każdym rokiem rozszerza się lotnicza informacja prasowa, rozwija się także publicystyka. Wypada zadać sobie pytanie: dlaczego tak mało było

zgłoszeń na konkurs? Zaniedbały to redakcje dzienników, tygodników, w których pracują poszczególni dziennikarze jak również i oni sami, ponieważ nie nadesłali na konkurs swoich najlepszych publikacji za rok 1975.

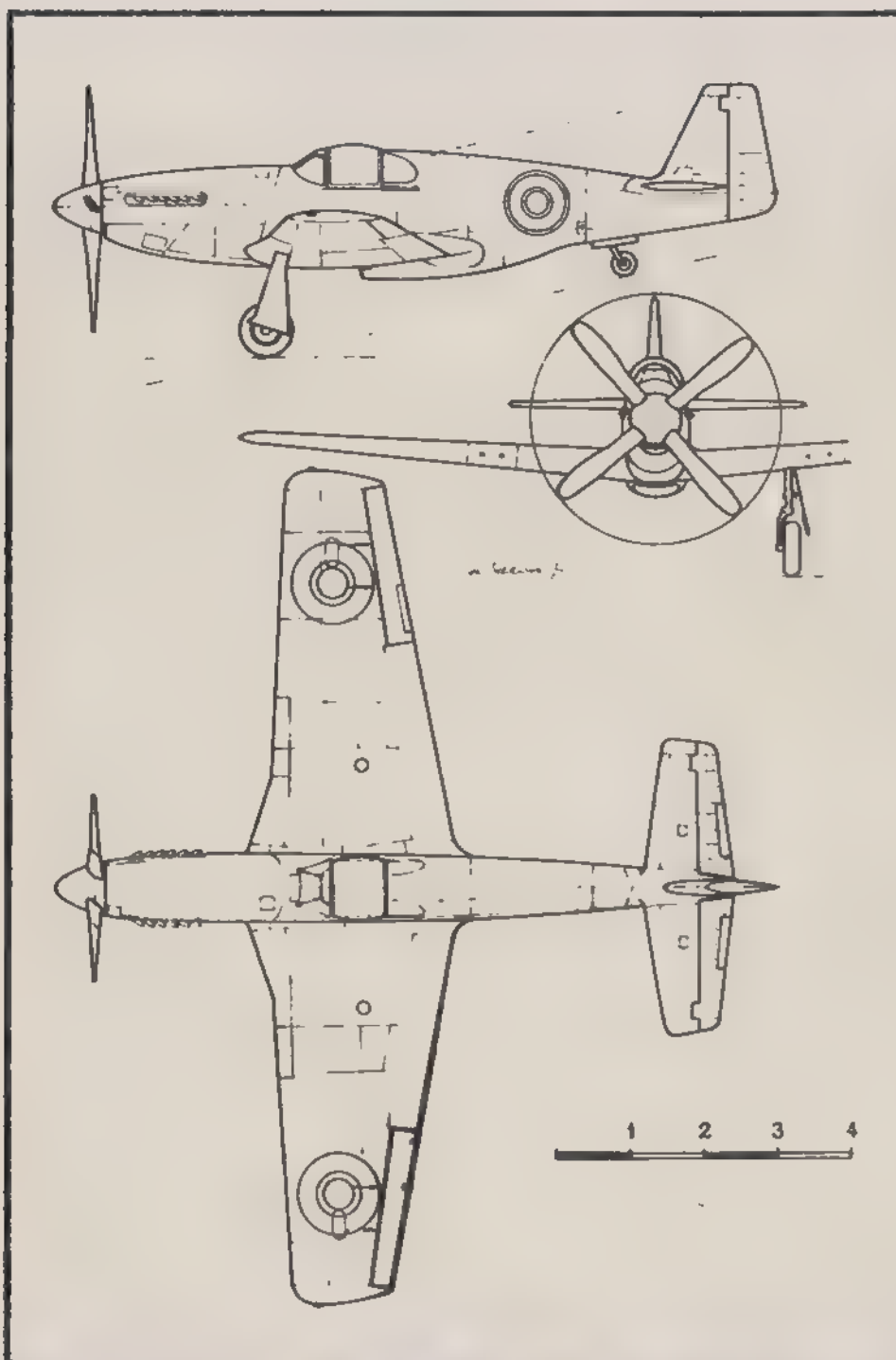
Decyzją Jury Klubu Publicystów Lotniczych SDP nagrody „Pióra Ikara” otrzymali: nagrodę pierwszą — czterech dziennikarzy Telewizji Polskiej we Wrocławiu: red. red. Hanna Kłosa i Andrzej Macko za redagowanie magazynu „Skrzydła” oraz red. red. Henryk Pacha i Wiesław Fuglewicz za redagowanie „Magazynu Lotniczego”. Jury przyznając nagrodę dziennikarzom TV we Wrocławiu w swym uzasadnieniu podkreśliło duże walory społeczno-wychowawcze i politechniczne tych audycji, adresowanych przede wszystkim do młodzieży, a także wszechstronność w prezentowaniu telewizjom problemom wszystkich dziedzin lotnictwa.

Nagrodę drugą przyznano red. Rajmundowi Kulińskiemu z Pol-

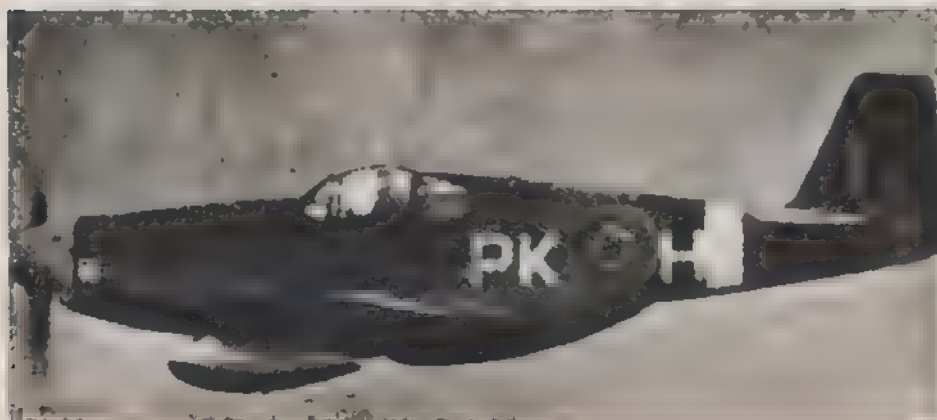
skiego Radia w Warszawie za konsekwentną, połączoną z poszukiwaniami źródłowymi popularyzację dzieł lotnictwa wojaskowego, ze szczególnym uwzględnieniem lat II wojny światowej, a także za przygotowanie i prezentowanie problematyki współczesnej Wojsk Lotniczych oraz Wojsk Obrony Powietrznej Kraju na antenie Polskiego Radia w Warszawie.

Po przeczytaniu komunikatu prasowego o przyznaniu wyróżnień opanował mnie niepokój. Oto czyjaś ręka, mam nadzieję nieświadomie, wykreśliła nazwę nagrody. Dlaczego? Czyżby zbyt piękna wydawała się nazwa nagrody Klubu Publicystów Lotniczych SDP? Sądzę jednak, że niedopatrznie to okaże się tylko przypadkowe. Laureatom serdecznie gratuluję nagrody „Pióro Ikara”.





## SAMOLOT MYŚLIWSKI NORTH AMERICAN P-51 „MUSTANG”



„Mustangi”, jedne z najlepszych myśliwców II wojny światowej, otrzymali Polacy w czerwcu 1942 r., kiedy to 309 dywizjon rozpoznawczy stał się także myśliwskim. Były to „Mustangi-I” (P-51). Prowadząc na nich loty rozpoznawcze dywizjon nie miał sukcesów w zestrzeleniach, ale brawurowo wykonywał rozpoznawanie. Pierwszy rozpoznawczy lot bojowy na „Mustangach” wykonali Polacy nad Francją 25.V. 1942 r. W 1944 r. trzy dalsze polskie dywizjony myśliwskie (315 dywizjon w marcu, 306 i 316 — w kwietniu) otrzymały „Mustangi-III”. Także 309 dywizjon otrzymał „Mustangi-III”. Największe sukcesy odniesione na nich, to zestrzelenie 11 myśliwców Bf-109 przez 306 dywizjon 4.IV.1944 r. i 16 myśliwców FW-190 18.VIII.1944 r. przez 315 dywizjon. Na „Mustangach-III” uzyskano 9.IV.1945 r. ostatnie zestrzały dla Polaków: 309 dywizjon zestrzelił 3 odrzutowce hitlerowskie Me-262, zaś 306 dywizjon — jednego. W kwietniu 1945 r. dywizjon 303 otrzymał „Mustangi-IV”. Na tych samolotach osłaniał bombowce bombardujące 25.IV.1945 r. kwaterę Hitlera w Berchtesgaden. Ponadto na „Mustangach” polscy piloci zniszczyli prawie 190 latających bomb V-1.

Myśliwiec, dalekiego zasięgu „Mustang” powstał w USA na zamówienie W. Brytanii. W rekordowym czasie 120 dni pod kierunkiem R. Rice’a i E. Schmued’a wykonano w zakładach North American projekt i w październiku 1940 r. został oblatany prototyp oznaczony fabrycznie NA-73. Przed końcem 1941 r. wzleciał pierwszy seryjny myśliwiec nazwany „Mustang-I”. Ponieważ samolot wykazał dobre własności, został przyjęty także przez USAAF jako P-51. „Mustang-I” miał silnik Allison V-1710-F3R (1100 KM) i uzbrojenie złożone z 4 k. masz. 7,6 mm oraz 4 k. masz. 12,7 mm. Dostarczono także do Anglii „Mustangi-IA” z „amerykańskim” uzbrojeniem: 4 działka 20 mm. Wersję z silnikiem Allison V-1710-81 (1120 KM) dostarczono do Anglii w niewielkich ilościach nazwano „Mustang-II”. W 1942 r. wypróbowano na „Mustangu” nowy silnik Packard V-1650-3 (1300 KM). Nową wersję oznaczono w USA: P-51B, zaś w RAF „Mustang-III”. Angielskie „Mustangi” miały uwypukloną osłonę kabiny. Najliczniej (ok. 8000 maszyn) były budowane myśliwce P-51D. Odnaczały się one kropłową osłoną kabiny i obniżonym tyłem kadłuba dla poprawienia widoczności w tym kierunku. Posiadały silniki Packard V-1650-7 (1695 KM) oraz 6 k. masz. 12,7 mm. W RAF otrzymały oznaczenie „Mustang-IV”. P-51K miały sprawniejsze śmigła. Myśliwce P-51F i P-51G wyróżniały się zmniejszoną masą całkowitą oraz osiągały prędkość 760 km/h. P-51H, ostatnia wersja seryjna, miała podwyższone usterzenie pionowe. Była to wersja najszybsza, ponieważ z silnikiem Packard V-1650-9 (2218 KM) osiągała 780 km/h.

Oprócz wersji myśliwskich, były jeszcze budowane: A-36 — wersja szturmowa dla USAAF; F-6 — wersja rozpoznawcza będąca wynikiem przeróbek z różnych wersji myśliwskich; TP-51 — dwumiejscowa wersja szkolna.

W służbie w RAF „Mustangi-I” pojawiły się w listopadzie 1941 r. Używane były głównie do zadań rozpoznawczych i szturmowych z powodu słabych charakterystyk wysokościowych (pułap 9700 m). Dopiero „Mustangi-III” weszły do dywizjonów myśliwskich. W marcu 1944 r. P-51B z 8 armii amerykańskiej jako myśliwce pojawiły się nad Berlinem w osłonie „Latających Fortec”. „Mustangi-IV” znalazły się w Europie w 1944 r. Amerykańskie P-51D eskortowały „Latające Fortece” B-17 na znacznej części drogi, podczas lotu nad Warszawę z zaopatrzeniem dla powstańców 18.IX.1944 r. P-51D były używane w dużych ilościach w USAAF na obszarze Pacyfiku. 16 kwietnia 1945 r. „Mustangi-III” 511 dywizjonu RAF spotkały się nad Berlinem z samolotami radzieckimi. P-51D i P-51H brały udział w wojnie koreańskiej w 1950—1953 r. Ostatni P-51 (oznaczony już P-51D) wycofano ze służby i przekazano do muzeum w 1957 r. W wielu krajach słabo rozwiniętych, gdzie zakupiono „Mustangi” po wojnie, służyły one do lat siedemdziesiątych, jako ostatnie myśliwce z silnikiem tłokowym.

WITOLD SZEWCZYK

### DANE TECHNICZNE

Wymiary: Rozpiętość — 11,28 m, długość — 9,83 m, wysokość — 4,18 m, pow. nośna — 21,63 m<sup>2</sup>.

Masy: Masa własna — 3175 kg, masa użyteczna — 1000 kg, masa całkowita max. — 4175 kg.

Osiągi: Prędkość max. — 711 km/h, prędkość przelotowa — 582 km/h, czas wznoszenia na 6100 m — 10 min, pułap — 13000 m, zasięg — 1500 km.

Na rysunku: „Mustang-III”. Na zdjęciu: „Mustang-III” z 315 dywizjonu.



Wytwórnia American Jet Industries (USA) zajmowała się dotąd przeróbkami samolotów innych firm polegającymi głównie na zamianie silników (np. przeróbka samolotu TT-1 „Pinto” na T-610 „Super Pinto”, przeróbki samolotów Beechcraft na silniki turbinowe itp.). Obecnie wytwórnia zrealizowała swój pierwszy własny projekt. Jest to samolot dyspozycyjny „Hustler-400” o napędzie mieszanym. Zastosowanie silników dwóch różnych rodzajów w jednym samolocie nie jest nowym pomysłem i było znane od samych początków historii napędu odrzutowego. Zwykle w takim układzie silnik odrzutowy jest zespołem pomocniczym. Również i w przypadku samolotu „Hustler-400” główny napęd stanowi silnik turbinowy, a umieszczony w ogonie silnik odrzutowy ma charakter napędu uzupełniającego. Zastosowany układ jest korzystny pod względem aerodynamicznym, a ciąg silnika odrzutowego, choć niewielki, wystarcza podobno do samodzielnego napędu samolotu w locie poziomym, z prędkością 270 km/h, co zapewnia bezpieczeństwo lotu właściwe samolotom dwusilnikowym. Zasadniczo jednak silnik odrzutowy służy tylko wspomaganie w chwili startu i wznoszenia oraz jako rezerwa mocy w czasie lądowania.

Samolot „Hustler-400” znajduje się obecnie w próbach i nie wiadomo jeszcze czy wejdzie do seryjnej produkcji.

Jest to samolot 8-miejscowy, zbudowany w układzie wolnonośnego dolnopłata, konstrukcji metalowej.

Skrzydła o obrysie trapezowym i lekkim skosie wyposażone są w nowoczesny profil superkrytyczny, który w połączeniu z klapami zastosowanymi na całej rozpiętości zapewnia wysoki współczynnik siły nośnej na małych prędkościach. Daje to samolotowi niemal charakterystyki krótkiego startu i lądowania. Ze względu na brak lotek do sterowania poprzecznego służą dwie pary spoilerów na górnej powierzchni skrzydeł. Wewnętrzne spillery mogą być używane jako hamulce aerodynamiczne. Końcówki skrzydeł mają charakterystyczne zagięcie w dół.

Kadłub samolotu jest konstrukcji skorupowej. Ciśnieniowa, klimatyzowana kabina mieści pilota i 7 pasażerów na 4 parach foteli.

Wejście z lewej strony przez drzwi, których dolne połowy tworzą po otwarciu schody.

Usterzenie wysokości płytowe (całkowicie ruchome) o odwróconym profilu, wyposażone w klapę dociążającą i wyważenie masowe. Usterzenie pionowe klasyczne.

Podwozie trójkołowe, o pojedynczych kołach, chowane w locie.

Głównym zespołem napędowym jest turbosmigłowy silnik Pratt-Whitney PT-6A-41 o mocy 850 KM. Smigło czteropłatowe, przestawialne z rewersem i możliwością ustawienia w chorągiewkę. Pomocniczy silnik odrzutowy Teledyne CAE (Continental) J-402 o ciągu 300 kG mieści się w ogonie samolotu. Masa tego silnika wynosi zaledwie 45 kg. Jest to silnik od pocisku latającego i zastosowanie go do napędu samolotu cywilnego będzie zapewne wymagało dopracowania i specjalnej homologacji.

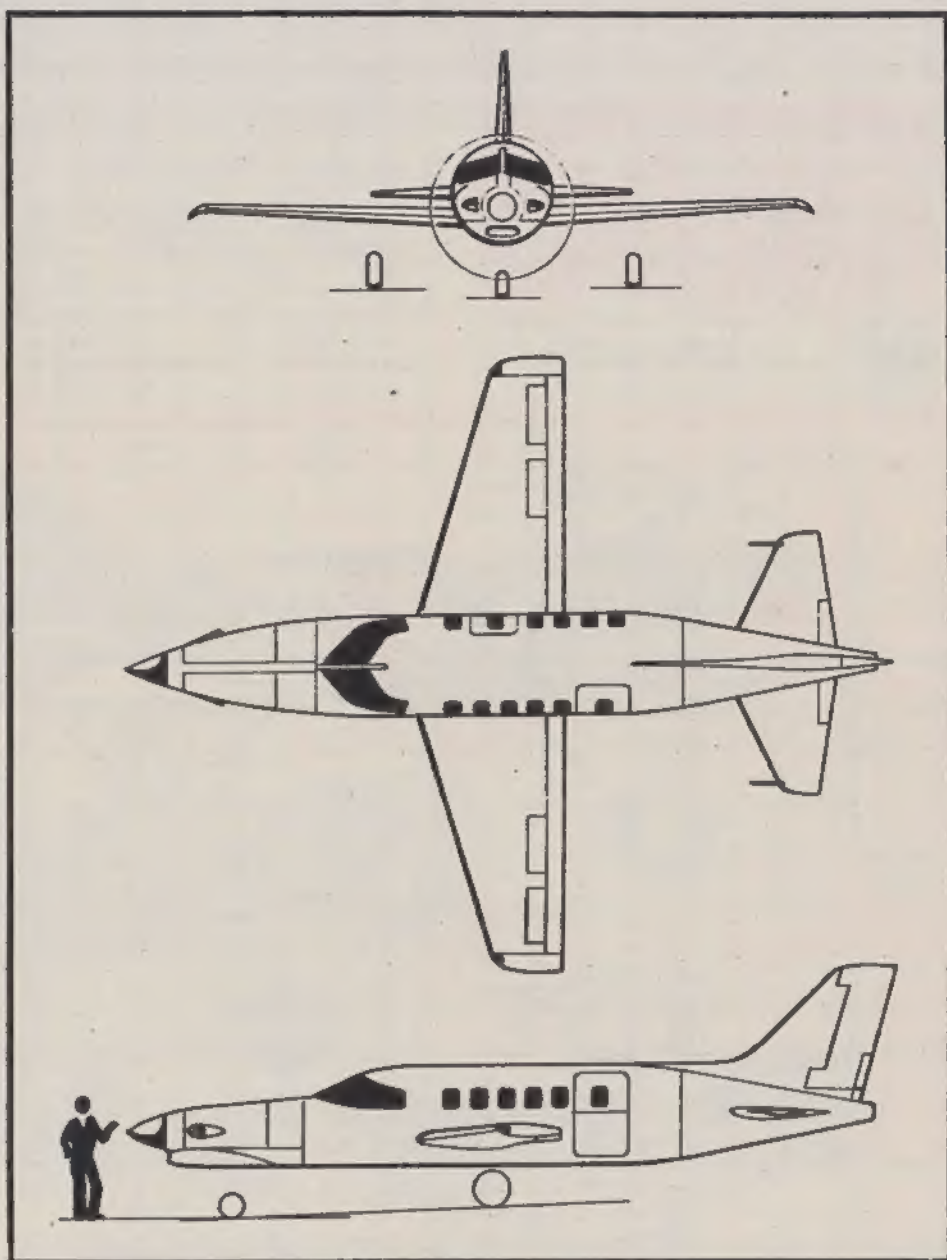
(J. S.)

## DANE TECHNICZNE

**Wymiary:** Rozpiętość — 8,53 m, długość — 10,54 m, wysokość — 3,07 m, pow. nośna — 14,0 m<sup>2</sup>, wydłużenie — 5,2.

**Masy:** Masa własna — 1590 kg, masa całkowita — 2720 kg, obciążenie pow. — 195 kg/m<sup>2</sup>, obciążenie mocy (1 silnik) — 3,2 kg/KM.

**Osiągi:** Prędkość przelotowa max. (8000 m) — 645 km/h ( $M=0,6$ ), prędkość przelotowa ekonomiczna (10500 m) — 560 km/h, prędkość lądowania — 135 km/h, wznoszenie (1 silnik) — 17,5 m/s, zasięg (645 km/h) — 2400 km, zasięg max. (560 km/h) — 4100 km, rozbieg — 165 m, start na 15 m — 270 m, lądowanie znad 15 m (rewers) — 244 m, dobieg (rewers) — 165 m.



## SAMOLOT DYSPOZYCYJNY AMERICAN JET INDUSTRIES „HUSTLER-400”





# GODŁO I BARWA W

## LOTNICTWIE POLSKIM

15

Tekst: TOMASZ KOWALSKI  
Rysunki: WIESŁAW BĄCZKOWSKI

Obok zasadniczego malowania ochronnego, znaków rozpoznawczych, godła eskadry lub godła osobistego, samolot posiadał dodatkowe elementy, które można zaliczyć do oznakowania. Były to fabryczne numery serii wraz z opisem typu, dane użytkownika i obsługi czy wreszcie numer maszyny w danej jednostce organizacyjnej. Wymienione elementy umieszczane były na samolotach w ściśle określonych miejscach, posiadały specyficzną dla danego kraju i wytwórni szatę graficzną czy wreszcie charakterystyczny kształt cyfr lub liter. Obok tych elementów, w lotnictwie szeregu państw uczestniczących w I wojnie światowej powstał zwyczaj oznaczania przestrzeni łatkami o kontrastowych barwach. W lotnictwie francuskim i amerykańskim zaklejano przestrzeń łatkami czarnymi, w lotnictwie niemieckim łatkami koloru białego lub czarnego o kształcie koła, a na elementach sklejkowych lub metalowych otaczano otwór obwódką koloru białego albo czarnego. Opisy na samolotach produkowanych w Niemczech składały się z liter zakończonych kropką, które określały wytwórnię. Następna część opisu określała typ i model samolotu i jego kolejny numer w danym roku. Np. napis „Alb. BII 124/16”

oznaczał, że samolot został wyprodukowany przez zakłady „Albatros”, że jest to dwumiejscowy nieuzbrojony samolot szkolny wyprodukowany jako 124 egzemplarz w 1916 r. Oprócz tego na samolotach pod kabiną pilota umieszczano napisy informujące o obciążeniach danego typu, a w miejscach przeznaczonych do uchwycenia przy transporcie na ziemi znajdowały się strzałki z napisami informującymi o sposobie obsługi.

Oznaczenie typu samolotu w lotnictwie francuskim umieszczano na sterze kierunku. Po skrócie oznaczającym producenta znajdowało się oznaczenie kolejnego numeru konstrukcji (cyframi rzymskimi) oraz kod opisujący przeznaczenie samolotu. Ponadto znajdował się tam numer fabryczny maszyny i opis mas. Podobnie jak na samolotach niemieckich w określonych miejscach znajdowały się strzałki z napisami informującymi o obsłudze. Te ostatnie napisy były wykonane kolorem czarnym lub czerwonym na samolotach o jasnym pokryciu i kolorem białym na samolotach o ciemnym pokryciu.

(cdn.)



Objaśnienie: 1 – Samolot Oeffag D-III z eskadry „Kościusko”, 2 – samolot Salomonson 2A2 z 581 eskadry, 3 – Samolot Bristol F2B, 4 – Samolot Oeffag C-II z III Grupy Lotniczej, 5 – Samolot Albatros C-XII, 6 – Samolot Oeffag D-III z eskadry „Pulaski”, 7 – Godło Eskadry Wywiadów z MDL.





Radziecki system dalekosieżnej łączności ciągle się rozwija. 12 maja na orbitę okołoziemską wprowadzono nowego satelitę łącznościowego „Molnia-3”. W kilka dni później z terenu USA przy pomocy rakiety „Atlas-Centaur” na orbitę znalazł się nowy satelita łącznościowy „Comstar”, przeznaczony do telekomunikacji wewnątrz krajowej.

4 maja natomiast wprowadzono na orbitę prawie kołową, której apogeum wynosi 5900 km, satelitę geodezyjnego „Lageos”. Satelita ten nie ma na swym pokładzie najmniejszych nawet urządzeń elektronicznych, ani mechanicznych. Jest, jeśli tak można powiedzieć, zwykłą kulą o średnicy 60 cm i masie 411 kg. Na powierzchni kuli znajduje się 426 odbłyśników laserowych i to właściwie wszystko. Żywotność satelity obliczana jest na około 50 lat. Nazemne stacje pomiarowe dysponujące aparaturą laserową będą w stanie wykorzystać satelitę jako punkt odniesienia do precyzyjnych obliczeń geodezyjnych. Zupełnie nie przesadzimy pisząc o precyzji, bo dzięki satelicie i systemowi laserowemu możliwe jest zmierzenie odpowiednich obszarów, a nawet ruchu skorupy ziemskiej z dokładnością do 20 mm. Nie wykluczone, o czym wspominają uczeni, iż przy pomocy tego właśnie małego, biernego satelity możliwe stanie się nie tylko wykrywanie trzęsień Ziemi, ale i wcześniejsze rozpoznanie obszarów zagrożonych kataklizmem. Jeśli istotnie uda się prognozować ruchy skorupy ziemskiej, będzie to ogromne osiągnięcie myśli ludzkiej. Suma 8,5 miliona dolarów amerykańskich wydatkowana na projekt, budowę i start satelity jest w świetle korzyści jakie ten satelita może przynieść tylko nieznacznym kosztem.

Z Japonii donoszą, że nowy satelita ISS-1, który został wprowadzony na orbitę okołoziemską w końcu lutego br., ma kłopoty na pokładzie na skutek przegrzewania się baterii. Satelita ten, przeznaczony do badań jonosferycznych, miał funkcjonować rok czasu. Japończycy, których przemysł elektroniczny znany jest na całym świecie, mają stale kłopoty właśnie z wyposażeniem swych satelitów. Czyżby stare polskie powiedzenie, że „szewc bez butów chodzi” i w tym przypadku się sprawdziło? Prasa francuska informuje o wizycie w Japonii ministra przemysłu Michela d'Ornano. Stronie japońskiej oferowane są między innymi śmigłowce francuskie i rakiety kosmiczne. Kto wie, czy dopiero przy współpracy wielu wyspecjalizowanych przemysłów w poszczególnych państwach nie uda się Japończykom zrealizować ambitnego programu badań kosmicznych.

Na 11 Salonie Lotniczym w Hanowerze (RFN) pokazano szereg modeli przyszłościowych obiektów kosmicznych. Między innymi trzy wytwórnie zachodnioeuropejskie demonstrowały projekt satelity łącznościowego, przeznaczonego dla krajów arabskich. Francuzi przedstawili wizję satelity łącznościowego „Phoebus”, który mógłby w przyszłości zastąpić stosowane obecnie satelity „Symphonie”. Chodzi tu o satelitę zdolnego do pracy w ciągu 5-7 lat. Interesujący był także projekt nowego satelity holenderskiego IRAS, przeznaczonego dla potrzeb astronomii. Satelita ten, o masie 450 kg, zaprojektowany został przez uczonych z Uniwersytetu w Groningen przy współpracy ze stowarzyszeniem amerykańskim. Przewidywany start w roku 1979, przy użyciu amerykańskiej rakiety „Thor-Delta”. Warto w tym miejscu przypomnieć, że pierwszy satelita holenderski ANS, umieszczony w Kosmosie w roku 1974 i przeznaczony do badania promieniowania rentgenowskiego, zakończył swój żywot w kwietniu roku bieżącego.

P. E.

## HISTORIA

■ W 31 rocznicę zwycięstwa nad hitlerowskimi Niemcami Główny Marszałek Lotnictwa i zastępca Ministra Obrony ZSRR, Bohater Związku Radzieckiego P. Kulachow opublikował w dzienniku „Sowietskij Patriot” obszerny artykuł, omawiający wkład lotnictwa Kraju Rad w rozgromienie śmiertelnego wroga całej ludzkości — niemieckiego faszyzmu. W ciągu czterech lat wojny — pisze Marszałek — Radzieckie Siły Powietrzne wykonały ponad 3 miliony lotów bojowych. Trzy czwarte bojowych samolotów wroga, to jest 77 tysięcy maszyn, zostało zniszczonych na froncie radziecko-niemieckim. Ponad 200 tysięcy lotników radzieckich otrzymało wysokie odznaczenia i medale. 2420 lotników otrzymało zaszczytne tytuły Bohaterów Związku Radzieckiego, przy czym 45 z nich zostało tytułem tym wyróżnionych dwukrotnie, a znakomici lotnicy A. Pokryszkin (obecnie marszałek lotnictwa) i I. Kożedub (obecnie generał pułkownik lotnictwa) stali się trzykrotnymi posiadaczami tytułu Bohatera Związku Radzieckiego.

## PRZEMYSŁ

■ Prasa brytyjska opublikowała pierwsze zdjęcia nowego samolotu akrobacyjnego. Samolot noszący oznaczenie Al jest dziełem zespołu studentów politechniki w Cranfield, pracujących przy współudziale zainteresowanych instytucji i wytwórni lotniczych. Al o układzie dolnopłata, trapezowych skrzydłach, ma silnik Continental (płaski) o mocy 210 KM. Latem roku bieżącego mają rozpocząć się próby w locie. Oblatywaczem będzie Neil Williams, mistrz akrobacji (12-krotny mistrz W. Brytanii). Samolot sprawla bardzo miłe wrażenie, a sam Williams powiedział przedstawicielowi prasy, że „jest to samolot, na który czekaliśmy”.

■ Wytwórnia samolotów Schelbe w RFN opracowała nową wersję samolotu słobosilnikowego, noszącego oznaczenie „Falke-76”. Budowany on będzie w dwóch wersjach: z podwoziem jedno- i dwukółowym. Podwozie dwukółowe ma bardzo niskie osłony, owiewki na kołach. Nowy samolot wyposażony jest w silnik Limbach Si 1700 o mocy 80 KM. W stosunku do pierwotnego SF-25 C nowy samolot ma szereg rozwiązań technicznych, do których zaliczyć należy osłone kabiny odsuwanej do tyłu, statecznik pionowy o większej powierzchni, zmienioną konstrukcję wlotu powietrza chłodzącego silnik. Sam silnik został także poprawiony, zabezpieczono jego gaźnik przed oblodzeniem. Masa własna samolotu wynosi 400 kg, a całkowita 610 kg. Prędkość maksymalna 180 km/h, podróżna 100 km/h, zasięg 750 km, a czas lotu prawie 3 godzin. W kabinie znajdują się miejsca dla dwóch osób obok siebie.

■ W styczniu br. oblatano prototyp francuskiego samolotu akrobacyjnego CAP-10 B. W tymże roku przewidywane jest rozpoczęcie produkcji seryjnej. Poszukiwania za idealnym samolotem akrobacyjnym trwają, jak wiadomo, od szeregu lat i każda nowinka w tej dziedzinie, szczególnie przed mistrzostwami świata, jest komentowana w całym świecie lotniczym sportowców. Do chwili obecnej prototyp samolotu francuskiego przebył około 30 godzin w powietrzu. Poddawany był, szczególnie jego wersja „L”, próbom przez wytrawnych pilotów. Między innymi latali na nim mistrz Szwajcarii Brandt, były mistrz W. Brytanii Black i Francuz Flamand. CAP-20 ma silnik Lycoming o mocy 260 KM.

■ Wytwórnia szwedzka SAAB projektuje budowę samolotu transporto-

wego SAAB-108. Chodzi o samolot dość uniwersalny. Przedstawiono niedawno wersję dwu- i czterosilnikową, zdolną do przewozu 20 pasażerów albo 2500-3700 kg ładunku.

## TRANSPORT

■ Na liniach północnoatlantyckich daje się już odczuć znaczne ożywienie zarówno ruchu pasażerskiego, jak i towarowego. W pierwszych dwóch miesiącach bieżącego roku towarzystwa IATA przewiozły w porównaniu z analogicznym okresem roku ubiegłego o 8,9 proc. więcej pasażerów, o 8,3 proc. towarów i o 8,6 proc. więcej poczty.



■ Według przewidywań Federalnego Urzędu Lotnictwa Cywilnego USA, przewozy lotnicze Stanów Zjednoczonych w roku bieżącym będą większe niż w roku 1975 o 8-12 proc. Przy założeniu mniejszego wzrostu zaoprobawienia, towarzystwa przewozowe USA spodziewają się w roku bieżącym znacznej poprawy wyników finansowych.

■ Towarzystwa „Air France” i „British Airways” zwiększyły w obecnym sezonie letnim liczbę lotów na linii Londyn — Paryż do 196 tygodniowo (średnio 14 rejsów dziennie). Uzgodniony rozkład lotów jest zapowiedzią wprowadzenia na tej międzynarodowej linii lotniczej lotów wahadłowych, bez rezerwacji. Loty takie wykonuje już „British Airways” na dwóch liniach wewnętrznych.

■ Jednym z szybciej obecnie rozwijających się towarzystw lotniczych jest „Air Algerie”. W roku ubiegłym przewiozło ono 1,7 mln pasażerów — o 27 proc. więcej niż w roku 1974. W roku bieżącym liczba pasażerów ma przekroczyć 2 miliony.

■ W roku 1978 porty lotnicze Wielkiej Brytanii mają osiągnąć pełną rentowność. W związku z tym spodziewana jest dalsza podwyżka opłat za start i lądowanie oraz korzystanie z trasowych urządzeń nawigacyjnych. Podwyżki te dotkną szczególnie lotnictwo użytku ogólnego, które korzystało ze stosunkowo niskich opłat.

■ Na odbywającym się w Lyonie XV ogólnym zgromadzeniu Międzynarodowej Federacji Stowarzyszeń Kontrolerów Ruchu Lotniczego IFATCA delegacja kanadyjska zgłosiła wniosek domagający się, aby język angielski był uznany za jedyny oficjalny w kontroli ruchu lotniczego. Przeciwno temu zaprotestowały delegacje Francji i Szwajcarii wychodząc z założenia, że sprawa ma charakter polityczny i nie powinna być decydowana na forum organizacji specjalistycznej. Ostatecznie, niewielką większością głosów zdecydowano o odłożeniu rozpatrzenia wniosku do następnego ogólnego zgromadzenia, które odbędzie się w roku przyszłym. (o)

ROK ZAŁOŻENIA 1930

**SKRZYDLATA POLSKA**

Wyróżniona Dyplomem Honorowym Fédération Aéronautique Internationale w Paryżu.

### REDAKCJA

ul. Widok 8, 00-023 Warszawa 1

Telefony:

27-33-78 — redaktor naczelny

i sekretariat

27-52-60 — redaktorzy działów

### WYDAWCA:

Wydawnictwa Komunikacji i Łączności  
ul. Kazimierzowska 52,  
02-546 Warszawa, tel. 49-27-51 do 9

## TYGODNIK LOTNICZY I ASTRONAUTYCZNY

REDAGUJE ZESPÓŁ: JERZY R. KONIECZNY — redaktor naczelny, JANUSZ WOJCIECHOWSKI — zastępca redaktora naczelnego, JERZY ZAREBSKI — sekretarz redakcji, PAWEŁ ELSZTEIN, TADEUSZ MALINOWSKI, HENRYK KUCHARSKI — zastępca sekretarza redakcji, JERZY GRZEGORZEWSKI, WIKTOR WIONCZEK, JOLANTA KALITA — redaktor graficzny, IRENA BAKOWICZ — redaktor techniczny.

WARUNKI PRENUMERATY: Prenumeratę na kraj przyjmują Oddziały RSW „Prasa-Książka-Ruch” oraz urzędy pocztowe i doręczytele — w terminach: do 25 listopada — na I kwartał, I półrocza roku następnego i na cały rok następny; do dnia 10 miesiąca poprzedzającego okres prenumeraty — odpowiednio na II kwartał, II półrocze i III kwartał. Cena prenumeraty rocznej — zł 156.—, półrocznej zł 78.—, kwartalnej zł 39.— Jednostki gospodarki uspołecznionej, instytucje i organizacje społeczno-polityczne składają zamówienia w miejscowych Oddziałach RSW „Prasa-Książka-Ruch”. Zakłady pracy i instytucje w miejscowościach, w których nie ma Oddziałów RSW, oraz prenumeratorzy indywidualni zamawiają prenumeratę w urzędach pocztowych lub u doręczytel. Prenumeratę ze złaceniem wysyłki za granicę, która jest o 50% droższa od prenumeraty krajowej, przyjmuje RSW „Prasa-Książka-Ruch”, Centrala Kolportażu Prasy i Wydawnictw, ul. Towarowa 28, 00-958 Warszawa, konto PKO nr 1531-71, w terminach podanych dla prenumeraty krajowej. Sprzedawca egzemplarzy numerów zdezaktualizowanych, na uprzednie pisemne zamówienie, prowadzi Centrala Kolportażu Prasy i Wydawnictw „Ruch”, 00-839 Warszawa, ul. Towarowa 28. OGŁOSZENIA: Cena ogłoszeń w tekście o wymiarach do 50 cm<sup>2</sup> — 10,50 zł za 1 cm<sup>2</sup>. Ogłoszenia przyjmuje Dział Handlowy Wydawnictw Komunikacji i Łączności, 02-546 Warszawa, ul. Kazimierzowska 52. Za treść ogłoszeń redakcja nie odpowiada. Redakcja zastrzega sobie prawo dokonywania niezbędnych poprawek i skrótnów w publikowanych listach i korespondencjach. PRZEDRUK DOZWOLONY TYLKO ZA PODANIEM ŹRÓDŁA. Rękopisów i ilustracji nie zamykamy, redakcja nie zwraca. Druk: Wojskowe Zakłady Graficzne, Warszawa, ul. Grzybowska 77. Podpisano do druku 28.V.1976 r. Zam. 486. I-25.

INDEKS 37606



